



**CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE**

Bruxelles, le 25 février 2001

6530/02

**Dossier interinstitutionnel :
2000/0212 (COD)**

**TRANS 60
CODEC 234**

NOTE DE TRANSMISSION

Emetteur : Pour le Secrétaire général de la Commission européenne
Monsieur Sylvain BISARRE, Directeur

Date de réception : 22 février 2002

Destinataire : Monsieur Javier SOLANA, Secrétaire Général/Haut représentant

Objet : Proposition modifiée de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif
à l'action des États membres en matière d'exigences de service public et à
l'attribution de contrats de service public dans le domaine des transports de
voyageurs par chemin de fer, par route et par voie navigable

Les délégations trouveront ci-joint le document de la Commission – COM(2002) 107 final.

p.j. : COM(2002) 107 final



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 21.2.2002

COM(2002) 107 final

2000/0212(COD)

Proposition modifiée de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**relatif à l'action des États membres en matière d'exigences de service public et à
l'attribution de contrats de service public dans le domaine des transports de voyageurs
par chemin de fer, par route et par voie navigable**

(présentée par la Commission au titre de l'article 250, paragraphe 2, du traité CE)

EXPOSE DES MOTIFS

A. Principes

1. En septembre 2000, la Commission a présenté une proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'action des États membres en matière d'exigences de service public et à l'attribution de contrats de service public dans le domaine des transports de voyageurs par chemins de fer, par route et par voie navigable (COM (2000) 7 final - 2000/0212 (COD)), pour adoption par la procédure de codécision prévue à l'article 251 du traité instituant la Communauté européenne.
2. Le 14 novembre 2001, le Parlement européen a adopté une série d'amendements en première lecture. La Commission a formulé sa position sur ces amendements.
3. Sur cette base, la Commission a rédigé la présente proposition modifiée.
4. Les objectifs de la proposition initiale de la Commission étaient les suivants:
 - a) renforcer l'efficacité et l'attrait des transports publics, par des mesures de réglementation de la concurrence et d'autres mesures¹;
 - b) favoriser la sécurité juridique des autorités et des opérateurs².

¹ La concurrence régulée va de pair avec des transports publics plus efficaces et plus attrayants.

Le tableau compare les tendances observées au cours des années 1990 dans les transports publics dans 30 grandes villes de l'UE. Ce sont les villes qui recourent à la concurrence régulée qui ont attiré le plus grand nombre de nouveaux voyageurs. Elles ont également enregistré les meilleures performances financières.

	Taux annuel de variation du nombre de voyages	Taux annuel de variation de la proportion des frais d'exploitation couverte par les billets de transport
Villes à concurrence régulée	+ 1,8%	+ 1,7%
Villes sans concurrence dans les transports publics	- 0,7%	+ 0,3%
Villes à déréglementation sans contrôle notable par les autorités publiques	- 3,1%	+ 0,3%

De même, c'est dans les deux États membres qui ont le plus recouru à la concurrence régulée dans le domaine des chemins de fer lourds – le Royaume-Uni et la Suède – que le nombre de voyageurs a connu l'augmentation la plus rapide entre 1994 et 1999.

La comparaison de la situation à Londres et dans le reste de l'Angleterre fait ressortir les avantages de la concurrence régulée sur la déréglementation. Entre 1986 et 2000, le nombre de voyages utilisant les services d'autobus locaux a augmenté de 13 % à Londres (concurrence régulée) alors qu'il a chuté de 34% dans le reste de l'Angleterre (déréglementation).

² Conséquence du développement d'un marché international dans l'exploitation des transports publics, ce secteur est donc dorénavant soumis aux exigences du droit communautaire de la concurrence. Dans les autres secteurs, l'application du droit communautaire de la concurrence a remis en question l'organisation sectorielle, et notamment l'utilisation des droits exclusifs. Les principes qui sont à la base de ces arrêts s'appliquent de manière équivalente au secteur des transports publics. Aujourd'hui déjà, la Cour examine des dossiers qui touchent les transports publics, même si ces affaires ne portent pas sur des droits exclusifs. L'alternative à l'adoption d'un règlement par le Parlement et le Conseil n'est pas le maintien de la situation habituelle, mais la réforme probable du secteur sur la base des arrêts des tribunaux.

Les deux objectifs sont liés. L'insécurité juridique entrave les efforts visant à planifier de meilleurs transports publics.

5. Ces mêmes principes guident la proposition modifiée. Elle contient de nouvelles dispositions qui renforcent ces objectifs ou simplifient leur réalisation.

B. Explication des amendements

Considérants

La Commission modifie les considérants de manière à présenter plus clairement la logique du règlement et pour refléter les changements.

Le nouveau texte accepte les amendements 1, 2, 3, 5, 6, 7, 13, 14, 15 (en partie), 17, 20, 21 et 132 (parfois reformulés) du Parlement. Il n'accepte pas les amendements 4, 9, 12, 18, 19, 120 et 133.

De nouveaux considérants 20 à 26 précisent les relations entre le règlement et les directives sur les marchés publics. Ils incluent l'amendement 8 du Parlement.

Article premier – Objet et champ d'application

La Commission accepte en partie l'amendement 22 du Parlement, qui souligne que le règlement vise à améliorer les transports publics.

Le règlement continue à s'appliquer à l'ensemble du secteur des transports publics. L'amendement 23 du Parlement limiterait son champ d'application aux transports locaux. La Commission ne l'accepte pas.

La Commission accepte la partie de l'amendement 23 qui exclut les trains historiques du champ d'application du règlement. Les services de trains historiques n'ont pas pour objectif premier d'assurer un transport public.

Article 2 – Relations avec le droit des marchés publics

Les directives sur les marchés publics³ fixent les règles de concurrence pour certains contrats. Ces règles sont plus strictes que les dispositions prévues dans le règlement.

L'article 2 continue à accorder la priorité aux règles qui figurent dans les directives sur les marchés publics, lorsqu'elles sont applicables.

L'amendement 24 du Parlement ferait primer les dispositions figurant dans le règlement. Mais cette priorité contrevient aux engagements pris par la Communauté en vertu de l'Accord relatif aux marchés publics de l'Organisation mondiale du commerce. La Commission ne peut l'accepter.

Les règles de concurrence fixées dans les directives sur les marchés publics ne sont pas applicables à tous les contrats. Elles ne s'appliquent pas:

- aux concessions de services

³ Directives 92/50/CEE, 93/36/CEE, 93/37/CEE et 93/38/CEE.

- aux contrats relatifs au chemin de fer lourd, au métro et aux voies navigables
- à certaines situations dans lesquelles l'opérateur est étroitement lié à l'autorité pour laquelle il fournit le service, ou lorsqu'il est un organisme "de droit public".

Ce sont donc ces contrats qui seront couverts par les règles de concurrence fixées par le règlement.

L'amendement 8 du Parlement vise à préciser quels sont les contrats qui sont couverts par les règles de concurrence du règlement, et quels sont les contrats qui sont couverts par les dispositions des directives sur les marchés publics. La Commission reconnaît que cette clarification nécessaire. Outre cet amendement, elle modifie l'article 2 et l'article 3, lettre j), point ii), elle ajoute de nouveaux considérants 20 à 26, et ajoute un nouvel article 3, lettre i), définissant les concessions dans les transports publics.

Article 3 – Définitions

Par souci de cohérence avec la suppression de l'article 7, paragraphe 4, initial, la Commission supprime l'article 3, lettre d), initial.

Le nouvel article 3, lettre d), définit les "voies navigables", acceptant le principe de l'amendement 26 du Parlement.

D'après la réglementation communautaire en matière d'aides d'Etat, l'indemnisation des coûts liés au respect des exigences de service public peut inclure un bénéfice raisonnable pour l'opérateur. La Commission modifie l'article 3, lettre f), de manière à l'indiquer clairement.

Le nouvel article 3, lettre g), définit les "personnes à mobilité réduite", acceptant l'amendement 30 du Parlement dans le principe.

Pour étayer les amendements à l'article 2, la Commission ajoute l'article 3, lettre i), et modifie l'article 3, lettre j), point ii) (qui était l'ancien article 3, lettre h)), acceptant l'amendement 29 du Parlement dans le principe.

La Commission n'accepte pas les amendements 25, 27, 28 et 107/119 du Parlement.

Article 4 – Devoirs des autorités compétentes

Aux termes de cet article (ancien article 4, paragraphe 1, les autorités doivent garantir, en appliquant le règlement, que leur territoire bénéficie de transports publics suffisants.

L'amendement 31 du Parlement approfondit la notion de transports suffisants. Dans le même temps, il précise qu'il s'agit là d'un objectif à rechercher, non d'un résultat à atteindre quelles que soient les circonstances.

La Commission modifie le paragraphe dans ce sens.

Article 4 bis – Critères

L'article 4 bis, paragraphe 1 (ancien article 4, paragraphe 2), énumère les facteurs que les contrats doivent prendre en compte. Les amendements 33 à 40, 43 et 45 à 48 du Parlement renforcent la protection des consommateurs et de l'environnement. Le nouveau texte les intègre (parfois en les reformulant).

Les amendements 41, 44 et 127 prévoient que les contrats tiennent compte des conditions de travail ainsi que de la santé et de la sécurité du personnel. La Commission l'accepte en précisant le premier point.

La Commission n'accepte pas les amendements 49, 116 et 131.

Le droit communautaire des marchés publics interdit l'utilisation, comme critères d'attribution, de certains des facteurs indiqués à l'article 4 bis, paragraphe 1. Pour maintenir cette position, la Commission modifie l'article 2 en ajoutant l'article 4 bis, paragraphe 1, à la liste des dispositions qui ne sont pas applicables lorsque les contrats sont soumis aux procédures de concurrence fixées dans les directives sur les marchés publics.

Les frontières nationales constituent souvent un obstacle aux liaisons régionales de transport public. Les amendements 40, 47, 61 (en partie) et 84 témoignent de l'attention qu'y porte le Parlement. La Commission ajoute un nouvel article 4 bis, paragraphe 2, pour aider les autorités à développer les transports régionaux transfrontières.

Article 4 ter – Information des voyageurs

La Commission accepte l'amendement 108 du Parlement dans le principe. Celui-ci améliore l'information fournie aux personnes à mobilité réduite conformément à l'article 4 ter (ancien article 4, paragraphe 3).

Article 6 – Attribution des contrats de service public

La Commission modifie la phrase d'introduction et ajoute une nouvelle phrase de clôture, pour montrer comment s'articulent les différentes parties du règlement.

L'amendement 54 du Parlement fait passer la durée type maximale des contrats de 5 ans à 8 ans (pour les autobus) et à 15 ans (pour le chemin de fer). La Commission l'accepte et modifie donc l'article 6, lettre c).

Les contrats doivent être conclus pour une longue durée si l'on veut payer les investissements sur une longue période. Dans les chemins de fer en particulier, les investissements peuvent nécessiter plus de 15 ans pour se rembourser. L'amendement 54 du Parlement pourrait résoudre ce problème en demandant aux nouveaux opérateurs de verser une indemnité à leurs prédécesseurs. Mais cela favorise les opérateurs en place, et limite le transfert du risque aux opérateurs. La Commission n'accepte pas cette partie de l'amendement. Le nouveau texte prévoit par contre, comme le texte initial, des contrats ferroviaires d'une durée encore plus longue si nécessaire pour l'investissement. Les autorités compétentes peuvent toujours introduire des dispositions non discriminatoires en matière d'indemnisation si elles le souhaitent.

Article 6 bis – Contenu des contrats de service public

Les amendements 51 (en partie) et 55 à 59 du Parlement encouragent les bonnes pratiques en matière de contrats. Le nouvel article 6 bis incorpore ces amendements (reformulés).

L'article 6 bis, paragraphe 1, lettre d), introduit dans le dispositif même du texte des dispositions concernant la portée géographique des contrats (qui constituait précédemment un considérant).

Article 7 – Attribution directe de contrats de service public

L'article 7, paragraphe 2, de la proposition initiale autorise les autorités compétentes à attribuer des contrats pour des services de métro et de métro léger sans passer par la concurrence lorsque cette démarche est la plus efficace.

Les amendements 62 et 63 du Parlement élargissent la base de cette exception.

La Commission l'accepte en partie, elle révisé l'article 7, paragraphe 2, et ajoute un nouvel article 7, paragraphe 3.

La Commission accepte l'amendement 65 du Parlement, supprimant la dérogation à la concurrence pour certains "services intégrés" qui était prévue à l'article 7, paragraphe 4, de la proposition initiale.

La Commission accepte l'amendement 66 du Parlement. Celui-ci relève le seuil général de dérogation prévu à l'article 7, paragraphe 4 (anciennement article 7, paragraphe 5), pour passer d'une valeur annuelle de 400 000 € à 1 000 000 €. Pour les petits réseaux, le seuil de dérogation passe de 800 000 € à 3 000 000 €. La seconde modification touchera particulièrement les zones rurales.

La Commission ajoute un nouvel article 7, paragraphe 6, pour montrer comment s'articulent les différentes parties du règlement.

Résumé des dispositions relatives à l'attribution directe	
Chemin de fer lourd	- Si des normes de sécurité nationales ou internationales n'ont pas pu être respectées d'une autre manière - Si la valeur annuelle du contrat est inférieure à 1 000 000 € - Si la valeur annuelle de l'ensemble du réseau est inférieure à 3 000 000 €, et si un seul contrat est attribué
Métro	- Si la taille ou le caractère exceptionnel du système signifie que l'opérateur en place bénéficierait d'un très net avantage dans une mise en adjudication - Si l'attribution directe entraîne une utilisation plus rationnelle des fonds publics ou des éléments d'actif financés au moyen de ressources publiques - Si la valeur annuelle du contrat est inférieure à 1 000 000 € - Si la valeur annuelle de l'ensemble du réseau est inférieure à 3 000 000 €, et si un seul contrat est attribué
Métro léger	- Si l'attribution directe entraîne une utilisation plus rationnelle des fonds publics ou des éléments d'actif financés au moyen de ressources publiques - Si la valeur annuelle du contrat est inférieure à 1 000 000 € - Si la valeur annuelle de l'ensemble du réseau est inférieure à 3 000 000 €, et si un seul contrat est attribué
Autobus et voies navigables	- Si la valeur annuelle du contrat est inférieure à 1 000 000 € - Si la valeur annuelle de l'ensemble du réseau est inférieure à 3 000 000 €, et si un seul contrat est attribué

Article 7 bis – Clauses de sauvegarde pour les contrats attribués directement

Pour garantir que les exceptions prévues à l'article 7, paragraphes 1 à 3, servent les intérêts des passagers, le nouveau texte comporte trois clauses de sauvegarde:

- les autorités compétentes doivent prendre leurs décisions d'une manière qui permet le débat public (nouvel article 7 bis, paragraphe 1, anciennement article 7, paragraphe 3)
- dans ce cadre, les concurrents peuvent présenter un projet alternatif propre (nouvel article 7 bis, paragraphe 2)
- les autorités compétentes doivent examiner les performances des opérateurs tous les cinq ans (nouvel article 7 bis, paragraphe 3).

La Commission n'accepte pas l'amendement 64 du Parlement, qui supprimerait l'article 7 bis, paragraphe 1.

Article 7 ter – Mesures d'urgence

Les amendements 70, 78, 85 et 86 du Parlement permettent aux autorités compétentes d'attribuer directement des contrats dans les cas d'urgence, lorsque l'opérateur fait faillite par exemple. La Commission accepte ces amendements dans le principe et les réunit dans un nouvel article 7 ter.

Article 8 – Comparaison de la qualité

La Commission modifie l'article 8, paragraphe 1, de manière à montrer comment s'articulent les différentes parties du règlement.

La comparaison de la qualité est une procédure moins transparente que les appels d'offre. Il ne faut pas qu'elle donne indirectement accès à des montants élevés de fonds publics, ni qu'elle permette à un unique opérateur de "boucler" tout un réseau de transport public.

La Commission rejette l'amendement 69 du Parlement, qui affaiblirait ces principes.

Elle ajoute également un nouvel article 8, paragraphe 2, sans lequel les modifications de l'article 10 ouvriraient un accès illimité aux fonds publics pour des contrats attribués par le biais de la procédure de comparaison de la qualité.

Article 9 – Clauses de sauvegarde

Parfois, les marchés des transports publics finissent par être dominés par un petit nombre d'opérateurs. L'article 9, paragraphes 1 et 2, donne aux autorités compétentes les moyens d'y résister.

La Commission n'accepte pas les amendements 71 et 72 du Parlement, qui font disparaître ces dispositions. Au contraire, le nouveau texte les précise davantage, incluant l'amendement 79 du Parlement dans son principe et en partie.

L'article 9, paragraphe 3, étant la capacité des autorités à protéger les employés lorsque les contrats passent dans d'autres mains. La proposition initiale de la Commission limitait cette protection aux contrats comprenant un droit exclusif. Le nouveau texte supprime cette

limitation. La Commission n'accepte pas l'amendement 134 du Parlement, qui rendrait cette disposition obligatoire.

En application du Traité, les autorités compétentes peuvent insister pour que les opérateurs s'établissent dans l'État membre concerné. Cependant, les opérateurs d'autres pays devraient conserver la possibilité de soumissionner sans être établi dans cet État. L'article 9, paragraphe 4, contient les dispositions nécessaires à cette fin, et le nouveau texte les précise. La Commission n'accepte pas l'amendement 74 du Parlement, qui imposerait cet établissement de l'opérateur.

Article 10 – Règles générales

Les autorités compétentes peuvent établir des règles générales qui s'appliquent à tous les opérateurs (comme le demi tarif pour les personnes âgées par exemple). Elles peuvent rembourser les opérateurs pour les coûts de mise en conformité avec ces règles.

L'article 10 fixe les conditions de cette compensation.

Les amendements 77 et 130 du Parlement suppriment une partie de ces conditions. La Commission est d'accord (amendement 130 reformulé de manière plus simple).

Il est important que cette indemnisation des coûts liés aux règles générales soit versée de manière à encourager la qualité et l'efficacité. Le nouveau texte exige donc, à l'article 10, paragraphe 4, que les règles générales indiquent des niveaux de qualité et de fiabilité. Ce paragraphe 4 reprend également le principe des amendements 76 et 124 du Parlement.

Article 11 – Notification

Cet article est nécessaire pour éviter des complications pour les autorités. Sans lui, les États membres devraient informer la Commission avant d'accorder une aide pour l'exploitation des transports publics. En application de l'article 89 du Traité, cette exemption de la réglementation en matière d'aides d'État doit prendre la forme d'un règlement (et non d'une directive)

Article 12 – Procédures d'attribution

Le nouveau texte précise ces dispositions. Il inclut l'amendement 79 (en partie) et l'amendement 80 du Parlement.

Article 13 – Transparence

La Commission modifie l'article 13, paragraphe 1, de manière à montrer comment s'articulent les différentes parties du règlement.

Pour assurer la cohérence avec la modification de l'article 7, paragraphe 4, la Commission accepte l'amendement 81 du Parlement et relève les seuils visés à l'article 13, paragraphe 2.

La Commission accepte l'amendement 82 du Parlement. Ce dernier détaille plus précisément les informations communiquées au titre de l'article 13, paragraphe 3.

La Commission simplifie la procédure de rapport prévue à l'article 13, paragraphe 5, incluant dans le principe l'amendement 83 du Parlement.

À l'appui de la modification apportée à l'article 19, paragraphe 2, la communication ajoute un nouvel article 13, paragraphe 6.

Article 14 – Procédures de recours

La Commission simplifie cette procédure. Elle inclut l'amendement 84 dans le principe ainsi que l'amendement 87 du Parlement.

Article 15 – Dispositions comptables

Les opérateurs ne doivent pas avoir la possibilité d'améliorer leur position concurrentielle en abusant de l'indemnisation octroyée pour la fourniture de services publics dans un autre domaine. L'article 15 y pourvoit. En réponse aux préoccupations du Parlement concernant la question de réciprocité, le nouveau texte renforce ses dispositions. Il inclut l'amendement 79 (dans le principe et en partie) et l'amendement 88 du Parlement. Il reconnaît que les opérateurs doivent pouvoir recueillir un bénéfice raisonnable.

Article 17 – Mesures transitoires

Les amendements 90 et 93 du Parlement étendent la période de transition de 3 à 8 ans. La Commission accepte partiellement cette prolongation. Elle ajoute un nouvel article 17, paragraphe 4, de manière à exiger des autorités compétentes qu'elles appliquent le règlement en deux étapes, en commençant quatre ans après l'entrée en vigueur du règlement et en finissant huit ans après.

Certains États membres passent déjà par la procédure de concurrence loyale pour attribuer des contrats. La durée de certains de ces contrats excède parfois la durée autorisée à l'article 6, lettre c). L'amendement 92 du Parlement permet de laisser courir ces contrats jusqu'à leur terme. À l'article 17, paragraphe 1, la Commission accepte ce principe.

Statut particulier des opérateurs locaux du secteur public

L'amendement le plus lourd de conséquences du Parlement est l'amendement 61, qui crée un nouvel article 8. Il protégerait de la concurrence les services de transports publics de proximité, si l'autorité compétente décide de fournir elle-même ces services.

Dans son rapport à l'intention du Conseil européen de Laeken sur les services d'intérêt général⁴, la Commission reconnaît que "en règle générale, la législation communautaire laisse les États membres libres de décider s'ils souhaitent assurer eux-mêmes les services publics, directement ou indirectement (via d'autres entités publiques) ou s'ils préfèrent confier cette charge à des tiers".

Néanmoins, l'amendement adopté par le Parlement va plus loin. Il permettrait aux autorités compétentes d'octroyer elles-mêmes des droits exclusifs pour fournir des transports publics locaux. Ces droits exclusifs faussent la concurrence et pourraient aisément être remis en question en vertu des règles du Traité en matière de concurrence.

La Commission prend donc en compte l'amendement 61 en ajoutant à l'article 17, les nouveaux paragraphes 2 et 3. Ils autorisent les autorités compétentes à décider de fournir elles-mêmes des services d'autobus pendant une période transitoire longue de huit ans, sans

⁴ COM (2001) 598 final.

obligation de commencer à supprimer ces dispositions après quatre ans. Au-delà de cette période, les autorités ne peuvent maintenir un tel régime qu'à la condition de n'accorder aucun droit exclusif. Cela signifie que d'autres opérateurs seront alors libres d'offrir des services supplémentaires commercialement rentables aux habitants de la région. Dans ce cas, les autorités doivent instaurer des règles générales appropriées afin d'assurer la qualité et l'intégration des services. Le maintien d'un tel régime nécessiterait l'approbation de la Commission.

Réciprocité

Les clauses de réciprocité structurelles, appliquées dans les situations où le droit communautaire n'exige pas l'ouverture du marché, ne sont pas compatibles avec les dispositions du Traité en matière de non-discrimination.

En revanche, le droit communautaire peut insister sur l'ouverture du marché tout en autorisant une transition progressive. Dans ces cas, pour éviter un déséquilibre dans l'ouverture du marché, le droit communautaire admet une "clause de réciprocité transitoire". Cette possibilité ne doit pas être une conduite générale et ne devrait être utilisée qu'à titre exceptionnel.

Donnant suite aux préoccupations du Parlement sur ce point, le nouveau texte inclut une clause de réciprocité transitoire à l'article 17, paragraphe 7.

Le droit communautaire en matière de marchés publics ne contient aucune clause de réciprocité. Pour maintenir cette position, la Commission modifie l'article 2, en ajoutant l'article 17, paragraphe 7, à la liste des dispositions qui ne sont pas applicables lorsque les contrats sont soumis aux procédures de concurrence fixées dans les directives sur les marchés publics.

Article 18 – Opérateurs de pays tiers

La Commission modifie cet article et supprime l'annexe II de manière à indiquer plus clairement comment s'articulent les différentes parties du règlement, acceptant dans le principe l'amendement 125 du Parlement.

Article 19 – Surveillance

L'article 19, paragraphe 2, prévoit que la Commission prépare un rapport sur l'application du règlement, cinq ans après son entrée en vigueur.

L'amendement 95 du Parlement complète les sujets que ce rapport devra couvrir. La Commission l'accepte dans le principe.

Pour établir ce rapport, la Commission aura besoin d'informations. À cette fin, elle ajoute un nouvel article 13, paragraphe 6.

Annexe I – Règles applicables à l'indemnisation en l'absence d'appel d'offres

La Commission simplifie ces règles. Cette simplification reflète le principe des amendements 89 et 96 du Parlement.

Proposition modifiée de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relatif à l'action des États membres en matière d'exigences de service public et à l'attribution de contrats de service public dans le domaine des transports de voyageurs par chemin de fer, par route et par voie navigable

(Texte présentant un intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment ses articles 71 et 89,

vu la proposition de la Commission¹,

vu l'avis du Comité économique et social²,

vu l'avis du Comité des régions³,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du Traité,

considérant ce qui suit:

- (1) **Dans le cadre de la stimulation de l'utilisation de modes de transport durables**, la mise en place de normes de qualité élevée en matière de service public dans le domaine des transports de voyageurs par chemin de fer, par route et par voie navigable constitue un des objectifs communautaires prioritaires de la politique commune des transports. **La politique commune des transports vise en outre à évoluer notablement vers d'autres modes de transport plus durables. Le Conseil européen de Göteborg des 15 et 16 juin 2001 a placé le transfert modal au cœur de la stratégie communautaire en matière de développement durable.**
- (2) **A l'heure actuelle, de nombreux services de transport représentant une nécessité sociale n'offrent pas de possibilité d'exploitation commerciale.** Les autorités compétentes des États membres **doivent avoir la faculté d'intervenir pour assurer la fourniture de ces services. Les mécanismes qu'elles peuvent utiliser pour assurer la fourniture de services de transports publics de voyageurs comprennent notamment :** ~~utilisent à cette fin trois types de mécanismes: la conclusion de contrats de service public avec les opérateurs, l'octroi~~ **l'attribution** de droits exclusifs aux opérateurs, **l'octroi d'une indemnisation financière aux opérateurs** et la définition de ~~normes minimales~~ **règles générales** en matière d'exploitation des transports publics, **applicables à tous les opérateurs.**

¹ JO C

² JO C **221/04 (7.8.2001), p. 31.**

³ JO C **253/09 (12.9.2001), p. 9.**

- (3) **Les autorités compétentes dans la Communauté fournissent des services de transports publics de voyageurs de différentes manières: soit en agissant directement elles-mêmes, soit en agissant indirectement par le biais d'entreprises qu'elles contrôlent, soit en confiant la fourniture de ces services à des tiers, publics ou privés.**
- (34) Il est important de préciser le statut juridique de ces mécanismes **et moyens de fournir les services** par rapport au droit communautaire. **Les autorités compétentes doivent veiller à ce que leurs actions soient conformes aux règles et principes du Traité axés sur l'égalité de traitement et la loyauté de la concurrence entre les entreprises.**
- (45) En ce qui concerne le transport terrestre, l'article 73 du Traité fait référence au remboursement de certaines servitudes inhérentes à la notion de service public. Le règlement (CEE) n° 1191/69 du Conseil, du 26 juin 1969, relatif à l'action des États membres en matière d'obligations inhérentes à la notion de service public dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable⁴ définit un cadre réglementaire communautaire dans le secteur des transports publics de voyageurs, en appliquant l'article précité du Traité et en indiquant la manière dont les autorités des États membres peuvent garantir la fourniture de services de transports suffisants contribuant au développement durable, à l'intégration sociale, à l'amélioration de l'environnement et à l'équilibre régional.
- (56) De nombreux États membres ont élaboré des lois prévoyant l'octroi provisoire de droits exclusifs et la passation de contrats de service public pour au moins une partie de leur marché de transports publics, sur la base de procédures d'adjudication ouvertes, transparentes et équitables. Grâce à cette évolution et à l'application des règles communautaires sur la liberté d'établissement et **sur** les marchés publics, des progrès notables ont été accomplis en matière d'accès au marché des transports publics au niveau de la Communauté et des pays de l'EEE. De ce fait, les échanges entre les États membres se sont sensiblement accrus et plusieurs opérateurs de transports publics fournissent aujourd'hui des services dans plus d'un État membre.
- (67) Toutefois l'ouverture du marché sur la base de législations nationales a conduit à l'application de procédures disparates et a créé une incertitude juridique quant aux droits des opérateurs et aux obligations des autorités compétentes.
- (78) Les études réalisées au nom de la Commission⁵ et l'expérience acquise par les États ayant introduit depuis plusieurs années la concurrence dans le secteur des transports publics montrent que, avec des clauses de sauvegarde appropriées, l'introduction d'une concurrence régulée entre les opérateurs de la Communauté permet de rendre les services plus attrayants et moins chers, sans entraver les opérateurs dans la poursuite des missions qui leur ont été imparties.

⁴ JO L 156 du 28.6.1969, p.1; règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CEE) n°1893/91 (JO L 169 du 29.6.1991, p. 1).

⁵ ~~«Improved structure and organisation for urban transport operations of passengers in Europe» (Structure et organisations améliorées des opérations de transport urbain de voyageurs en Europe), Consortium Isotope, CEC, 1998; «Examen du droit communautaire relatif aux obligations et contrats de service publics dans le domaine des transports terrestres de passagers», soumis à la Commission européenne par NEA Transport research and training, 1998.~~

- (89) Il convient d'actualiser le cadre juridique communautaire pour garantir le développement ultérieur de la concurrence **régulée** dans la fourniture de services de transports publics de voyageurs et de tenir compte des nouvelles dispositions législatives prises par les États membres pour réguler la fourniture de services de transports publics de voyageurs. Cette démarche est conforme aux conclusions du Conseil européen de Lisbonne du 28 mars 2000 invitant la Commission, le Conseil et les États membres, dans les limites de leurs compétences respectives, à "accélérer la libéralisation dans des domaines tels que [...] le transport". L'actualisation du cadre juridique communautaire va permettre d'ouvrir progressivement le marché communautaire et d'harmoniser les principaux aspects des procédures d'adjudication dans tous les États membres.
- (10) **Les procédures devraient être fondées sur le principe de neutralité en ce qui concerne le régime de la propriété visé à l'article 295 du Traité, sur celui de la liberté des États membres de définir les services d'intérêt général, visé à l'article 16 du Traité, et sur celui de la proportionnalité visé à l'article 5 du Traité.**
- (911) L'article 16 du Traité dispose que les services d'intérêt économique général doivent fonctionner sur la base de principes et dans des conditions qui leur permettent d'accomplir leurs missions. L'introduction de la concurrence doit donc s'accompagner de règles communautaires ~~garantissant~~ **favorisant** la protection de l'intérêt général sur le plan ~~de la qualité et de la disponibilité~~ **dans toutes les régions de** des transports publics **de grande qualité, à des tarifs abordables, accessibles aux personnes à mobilité réduite et couvrant l'ensemble des besoins sociaux. La mobilité réduite n'est pas automatiquement synonyme de handicap physique.** Il est important, pour garantir l'intérêt général, que les consommateurs et les parties intéressées disposent d'informations intégrées sur les services fournis.
- (12) **Les exigences en matière de protection de l'environnement devraient être intégrées dans l'application du présent règlement afin de garantir que, lors de l'évaluation des services de transports publics, lors de la définition des critères de sélection et d'attribution et lors de l'attribution des contrats de service public, les autorités compétentes prennent en considération les facteurs environnementaux, y compris l'utilisation rationnelle de l'énergie et les normes locales, nationales et internationales, notamment concernant l'émission des polluants de l'air, du bruit et des gaz à effet de serre.**
- (4013) La liberté d'établissement, qui est un principe fondamental de la politique commune des transports, exige que **tous** les opérateurs ~~d'un État membre~~ **légalement** établis dans un ~~autre~~ État membre aient effectivement accès au marché des transports publics de cet État, de manière transparente et sans discrimination.
- (414) Le Traité définit des règles spécifiques en matière de restrictions de la concurrence. L'article 86, paragraphe 1, notamment, oblige les États membres à respecter les règles du Traité en ce qui concerne les entreprises publiques et les entreprises qui se sont vu accorder des droits exclusifs. L'article 86, paragraphe 2, soumet les entreprises chargées de la gestion de services d'intérêt économique général à ces règles, sous certaines conditions.
- (15) **Les États membres doivent pouvoir utiliser différentes approches pour se conformer aux exigences du Traité dans le secteur des transports publics de**

voyageurs, notamment les exigences relatives aux services d'intérêt économique général et aux droits exclusifs.

(16) Les marchés de transport de voyageurs déjà déréglementés et ne connaissant pas de droits exclusifs doivent pouvoir préserver leurs caractéristiques et leurs modes de fonctionnement, dans la mesure où ceux-ci sont compatibles avec les exigences du Traité.

(17) En alternative à la déréglementation, les autorités compétentes doivent avoir la faculté de choisir la concurrence régulée pour les services d'intérêt économique général. Cela peut prendre la forme de la concurrence pour l'octroi de droits exclusifs, ou l'attribution de tâches particulières à des opérateurs de droit public dans un contexte qui laisse les autres opérateurs également libres de fournir des services mais qui impose des exigences de qualité et d'intégration à tous les opérateurs.

(1218) Afin de garantir l'application du principe de non-discrimination et l'égalité de traitement des opérateurs concurrents, il est indispensable de définir des procédures de base communes devant être respectées par les autorités compétentes lors de la conclusion de contrats de service public ou de la définition de ~~critères minimaux~~ règles générales applicables à l'exploitation des transports publics. Conformément aux principes de droit communautaire, il incombe aux autorités compétentes ~~d'appliquer~~ de pratiquer la reconnaissance mutuelle des normes techniques ainsi que la proportionnalité des critères de sélection en mettant en œuvre ces procédures. Conformément au principe de subsidiarité, ces procédures de base communes doivent permettre aux autorités compétentes des États membres de conclure des contrats de service public ou de définir des ~~critères minimaux~~ règles générales applicables à l'exploitation des transports publics en tenant compte de la situation juridique ou des données factuelles présentes au niveau national ou régional.

(1319) Les études et l'expérience montrent que dans nombre de cas, le recours aux appels à la concurrence pour les contrats de service public peut constituer un moyen efficace pour bénéficier des avantages offerts par la concurrence en matière de coût, d'efficacité et d'innovation, sans entraver l'accomplissement des missions particulières imparties aux opérateurs de services d'intérêt général.

(1420) La directive 92/50/CEE du 18 juin 1992 portant coordination des procédures de passation des marchés publics de services⁵, la directive 93/36/CEE, du 14 juin 1993, portant coordination des procédures de passation des marchés publics de fournitures⁶, la directive 93/37/CEE, du 14 juin 1993, portant coordination des procédures de passation des marchés publics de travaux⁷ et la directive 93/38/CEE, du 14 juin 1993 portant coordination des procédures de passation des marchés dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des

⁵ JO L 209 du 24.7.1992, p. 1; directive modifiée en dernier lieu par la directive 2001/78/CE de la Commission (JO L 285 du 29.10.2001, p. 1) 97/52/CE (JO L 328 du 28.11.1997, p. 1).

⁶ JO L 199 du 9.8.1993, p. 1; directive modifiée en dernier lieu par la directive 2001/78/CE de la Commission (JO L 285 du 29.10.2001, p. 1).

⁷ JO L 199 du 9.8.1993, p. 54; directive modifiée en dernier lieu par la directive 2001/78/CE de la Commission (JO L 285 du 29.10.2001, p. 1).

télécommunications⁸ définissent les règles d'adjudication qui doivent être obligatoirement appliquées lors de la conclusion de certains contrats.

- (1421) Lorsque les règles les règles d'adjudication obligatoires prévues par ces directives s'appliquent, les éléments du présent règlement concernant l'obligation de mettre les contrats en concurrence et les manières de sélectionner les opérateurs ne s'appliquent pas.
- (22) Lorsque les règles d'adjudication fixées dans ces directives ne sont pas obligatoirement applicables, le présent règlement doit s'appliquer dans son intégralité.
- (23) Les règles d'adjudication fixées dans ces directives ne doivent pas s'appliquer aux concessions de services publics. Pour aider les autorités compétentes à appliquer correctement le présent règlement, il est donc nécessaire de définir la notion de concession de service public puisqu'elle a trait aux transports publics de voyageurs. Compte tenu de la communication interprétative de la Commission sur les concessions en droit communautaire⁹, une concession consiste en l'attribution à un opérateur du droit d'exploiter un service particulier, avec un transfert des aléas économiques liés au service en cause.
- (24) Les règles d'adjudication fixées dans ces directives ne doivent pas s'appliquer lorsqu'une autorité compétente décide de confier la fourniture de services à un opérateur faisant partie du même organisme public. Elles ne doivent pas s'appliquer lorsqu'une autorité compétente décide de confier la fourniture de services à un opérateur sur lequel elle exerce un contrôle identique au contrôle qu'elle exerce sur ses propres services, et que l'opérateur exerce en même temps une partie essentielle de ses activités avec la ou les autorités de contrôle. Elles ne doivent pas s'appliquer aux contrats de service public qui portent exclusivement sur des services de chemin de fer lourd, de métro ou par voie navigable, sans porter sur des services d'autobus ou de métro léger.
- (25) Les règles d'adjudication fixées par les directives 92/50/CEE et 93/38/CEE ne doivent pas s'appliquer lorsqu'une autorité attribue un contrat à un opérateur sur la base de certains droits exclusifs, à condition que le droit exclusif soit compatible avec le Traité et que l'opérateur soit lui-même un État, une collectivité régionale ou locale, un organisme de droit public ou une association constituée d'un ou plusieurs de ces collectivités ou organismes.
- (26) Les règles d'adjudication fixées par la directive 93/38/CEE ne doivent pas s'appliquer lorsqu'une autorité attribue un contrat à un opérateur qui est apparenté, au sens de ladite directive, à l'autorité compétente.
- (27) Certains services ferroviaires dans les États membres sont essentiellement exploités pour leur intérêt historique ou pour leur vocation de loisirs. Ils incluent certains services qui utilisent des locomotives à vapeur, des voies plus étroites ou des lignes qui ne sont pas connectées au réseau ferroviaire public. Bien qu'elles

⁸ JO L 199 du 9.8.1993, p. 84; directive modifiée en dernier lieu par la directive 2001/78/CE de la Commission (JO L 285 du 29.10.2001, p. 1) 98/4/CE (JO L 101 du 1.4.1998, p. 1).

⁹ JO C 121 du 29.4.2000, p. 2.

- puissent recevoir un soutien financier occasionnel des instances publiques, ces opérations servent manifestement un objectif étranger à la fourniture de transports publics de voyageurs et ne doivent donc pas être concernées par les règles et procédures applicables aux exigences de service public.
- (4528) Les appels d'offres en vue d'attribuer des contrats de service public ne devraient pas être obligatoires lorsqu'ils présentent un risque pour les normes de sécurité applicables à la fourniture de services de chemin de fer lourd.
- (4529) Les appels d'offres ne devraient pas non plus être obligatoires lorsqu'il est impossible, en raison de l'âge, de la complexité ou des aspects techniques spécifiques d'un réseau de métro, de soumettre à un appel d'offres des lignes séparées ou des groupes de lignes sans courir le risque que l'exploitant en place devienne le seul soumissionnaire réaliste et établisse ainsi un monopole de fait.
- (30) De même, les appels d'offres ne devraient pas être obligatoires lorsque les autorités estiment que les suppléments de coûts seraient supérieurs aux économies que l'on peut raisonnablement escompter de l'attribution par adjudication d'un contrat pour la fourniture de services de métro ou de métro léger. Lors de cette estimation, les autorités compétentes doivent pouvoir prendre en compte le coût lié au maintien de la coordination entre l'opérateur et le gestionnaire d'infrastructure, le coût lié au maintien de la coordination entre l'opérateur et l'autorité, et les coûts liés à l'adjudication et à la gestion du contrat. En principe, cette condition sera jugée satisfaite lorsque les frais d'exploitation de l'opérateur qui se verra attribuer directement le contrat sont compatibles avec les frais d'opérateurs comparables, notamment les opérateurs qui ont obtenu leurs contrats par appel à la concurrence.
- (15) ~~Les parties intéressées devraient néanmoins pouvoir s'exprimer sur des projets visant l'octroi d'un contrat de cette manière et ceci à un moment où il serait encore possible de tenir compte de leur avis. Lorsque des services ferroviaires faisant l'objet de contrats attribués de cette manière sont totalement intégrés avec des services d'autobus, ces derniers devraient pouvoir faire l'objet du même contrat.~~
- (4631) Les appels d'offres en vue d'attribuer des contrats de service public ne devraient pas être obligatoires non plus lorsque le contrat porte sur des sommes modiques. Le niveau de ces sommes devrait être plus élevé pour la mise en adjudication d'un réseau entier ~~que pour celle d'une partie de réseau ou d'une seule ligne.~~
- (4732) Compte tenu du caractère spécifique et commercialement viable de certaines parties du marché des transports publics, les autorités compétentes ~~devraient pouvoir~~ doivent être habilitées à faciliter de nouvelles initiatives ayant leur origine dans le marché et comblant un vide qu'aucun opérateur ne dessert actuellement, en accordant des droits exclusifs sur une ligne précise, lorsque c'est à la demande de l'opérateur et que cela n'exige pas d'indemnisation financière pour les pertes liées aux coûts d'exploitation. Ces droits pourraient être accordés sans appel d'offres s'ils ont une durée strictement limitée et ne sont pas renouvelables.
- (4833) Lorsque les autorités accordent un droit exclusif sans indemnisation financière directe, elles doivent ~~pouvoir~~ être autorisées à accorder ce droit au moyen d'une procédure simplifiée qui doit néanmoins garantir une concurrence non discriminatoire entre les opérateurs.

- (34) Les dispositions du présent règlement qui s'appliquent aux opérateurs doivent également s'appliquer aux cas où les services de transports publics sont fournis par un organisme public dont la personnalité juridique n'est pas distincte de celle de l'organisme public qui agit en tant qu'autorité compétente. Toute autre solution qui consisterait à ne pas appliquer ces dispositions aux cas où l'État agit en tant qu'entreprise ne garantirait pas l'application non discriminatoire du droit communautaire. Cette approche ne doit cependant pas empêcher que se poursuive le rôle de l'autorité compétente dans la fourniture directe de services de transport, dans l'intérêt public, soit elle-même soit par le biais d'un opérateur qu'elle contrôle.
- (35) Les autorités compétentes, qui fournissent des services d'autobus elles-mêmes ou par l'intermédiaire d'un opérateur qu'elles contrôlent, doivent être autorisées à maintenir ce régime jusqu'au terme d'une longue période transitoire.
- (36) En outre, au-delà de la période transitoire, les autorités compétentes doivent pouvoir faire des propositions à la Commission concernant la poursuite de la fourniture directe de services d'autobus et offrir une compensation financière afin de garantir la fourniture de services répondant à un besoin social, sans devoir recourir à une procédure d'appel d'offres ouvert, pour autant que d'autres opérateurs aient la possibilité d'offrir des services supplémentaires dans les limites fixées par les règles générales non discriminatoires.
- (37) Néanmoins, si l'autorité souhaite, pour des motifs liés à la politique des transports, exclure tous les autres opérateurs de la fourniture de services de transport dans la même zone, l'article 86 du Traité exige que cela s'effectue de manière à restreindre le moins possible la concurrence. En principe, une procédure équitable d'appel d'offres en vue de l'attribution d'un droit exclusif devrait être jugée satisfaire cette exigence.
- (38) Dans le cas du chemin de fer lourd, la directive 91/440/CEE, du 29 juillet 1991, relative au développement de chemins de fer communautaires¹⁰ exige que les compagnies ferroviaires soient gérées indépendamment de l'État. Elle exclut donc la fourniture directe de services ferroviaires lourds par les autorités publiques.
- (39) Les autorités compétentes sont responsables de la gestion du réseau, c'est-à-dire les activités, autres que l'offre aux voyageurs de transports publics de voyageurs, qui contribuent à la fourniture d'un réseau de services intégrés de transports publics de voyageurs. Ces activités peuvent comprendre la fixation de règles générales applicables à l'exploitation des transports publics de voyageurs; la publicité pour le réseau et la fourniture d'informations à l'intention des usagers et des usagers potentiels; la coordination des horaires des services; la conception et l'administration de systèmes intégrés de billetterie, y compris les accords en matière de remboursement entre opérateurs; la coordination ou la mise en place d'accords en matière de sécurité et d'inspection; l'organisation de services destinés à répondre à des variations à court terme de la demande ou à des perturbations; la fourniture ou la gestion de l'infrastructure; ou la fourniture de matériel roulant. Les autorités doivent être autorisées à remplir elles-mêmes ces

¹⁰

JO L 237 du 24.8.1991, p. 25; directive modifiée en dernier lieu par la directive 2001/12/CE du Parlement européen et du Conseil, JO L 75 du 15.3.2001, p. 1.

- fonctions, à les déléguer à des opérateurs de droit public ou à d'autres instances, ou à en inclure soit une partie soit la totalité dans des contrats attribués selon une procédure de concurrence.
- (1940) Les autorités doivent ~~pouvoir~~ être autorisées à indemniser les opérateurs non seulement des frais engagés pour respecter les ~~critères minimaux~~ règles générales applicables à l'exploitation des transports publics, mais aussi des frais ou du manque à gagner occasionnés par des activités stimulant l'utilisation des transports publics, pour autant que l'indemnisation puisse être calculée de manière équitable et qu'elle ~~ne diminue pas la pression exercée~~ s'accompagne d'exigences exerçant une pression sur les opérateurs pour qu'ils accordent la priorité aux exigences des voyageurs. Pour garantir la transparence, il ne faut recourir aux procédures simplifiées d'attribution des contrats et à l'attribution directe de droits exclusifs pour des services novateurs que si le montant de l'indemnisation payable pour la mise en conformité avec les règles générales est peu élevé par rapport à la valeur totale du service.
- (2041) ~~Les dispositions du présent règlement qui s'appliquent aux opérateurs doivent également s'appliquer aux cas où les services de transports publics sont fournis par un organisme public dont la personnalité juridique n'est pas distincte de celle de l'organisme public qui agit en tant qu'autorité compétente. Toute autre solution qui consisterait à ne pas appliquer ces dispositions aux cas où l'État agit en tant qu'entreprise ne garantirait pas l'application non discriminatoire du droit communautaire.~~ Les voyageurs et la communauté au sens large doivent avoir la possibilité de s'exprimer sur les projets visant l'attribution directe des contrats, et ceci à un moment où il serait encore possible de tenir compte de leur avis.
- (42) Lorsqu'une autorité compétente propose d'attribuer un contrat sans appel d'offres, les opérateurs potentiels qui seraient de ce fait exclus de l'adjudication des services doivent avoir la possibilité de présenter des propositions en alternative. Si l'autorité reçoit une telle proposition, elle doit l'examiner et motiver par écrit son accord ou son refus.
- (43) Pour la protection des intérêts des voyageurs et la protection de l'intérêt public de manière générale, l'opérateur qui se voit attribuer directement un contrat doit justifier la confiance qui lui est accordée, notamment en apportant régulièrement la preuve que ses performances, sur le plan de l'attrait de ses services pour les voyageurs et sur le plan de la prestation de ses services à l'aide de fonds publics, sont analogues aux performances des opérateurs comparables et à ses propres performances antérieures. En cas de contre-performances, il faut se demander si l'opérateur remplit correctement les exigences de service public qui lui incombent ou si un autre accord permettrait d'atteindre de meilleurs résultats pour les voyageurs et pour l'intérêt public de manière générale.
- (44) En cas de risque d'interruption de la fourniture des services, les autorités doivent être habilitées à instaurer des mesures d'urgence à court terme en attendant l'attribution d'un nouveau contrat de service public.
- (2145) ~~Les études et l'expérience montrent que lorsque des services sont fournis dans le cadre de contrats de service public dont la durée est limitée à cinq ans, les opérateurs ne sont pas gênés dans l'accomplissement des missions qui leur ont été imparties~~ les contrats de services publics d'une durée trop courte ou trop longue présentent des

- désavantages. Les contrats économiques de courte durée peuvent poser des problèmes concernant la continuité de l'approvisionnement, les investissements et le personnel. Les contrats de longue durée peuvent mener à la clôture du marché pendant une période inutilement longue, amoindissant ainsi les effets bénéfiques de la pression de la concurrence. Afin de fausser le moins possible le jeu de la concurrence tout en maintenant la qualité des services, les contrats de service public devraient en principe être limités à cette durée un maximum de huit ans pour les services d'autobus et de 15 ans pour les services par rail et par voie navigable. Cela donne aux autorités compétentes la marge nécessaire pour adapter la durée du contrat à la réalité du terrain.
- (2146) ~~Des périodes plus longues peuvent cependant être nécessaires~~ Il peut cependant être nécessaire de prévoir des contrats plus longs lorsque l'opérateur doit investir dans l'infrastructure, le matériel roulant ou d'autres véhicules ferroviaires qui sont liés à des services de transport particuliers dans des zones géographiques données, et qui ont de longues ~~des~~ périodes de récupération plus longues que la période contractuelle type. En alternative, les autorités compétentes doivent être autorisées à instaurer des systèmes de leasing pour les véhicules et le matériel roulant, ou des mesures d'indemnisation non discriminatoires qui n'avantagent ni un opérateur en place ni un nouvel opérateur.
- 22 — ~~Conformément au principe de non-discrimination, les autorités compétentes devraient garantir que les contrats de service public ne couvrent pas une zone géographique plus grande que celle requise par l'intérêt général, notamment en ce qui concerne la nécessité de fournir des services intégrés à des groupes importants de voyageurs dont le trajet effectué sur le réseau de transports publics comporte habituellement plus d'une correspondance.~~
- (47) Les contrats doivent contenir des dispositions protégeant les autorités compétentes et les voyageurs contre de médiocres performances des opérateurs. Ils doivent aussi contenir, au besoin, des mesures d'incitation encourageant les opérateurs à améliorer le service fourni au public. Les contrats peuvent fluctuer selon les dispositions convenues par les parties contractantes mais, aux fins de la transparence, la valeur du contrat ne doivent pas connaître d'augmentations excessives.
- (48) L'intégration des services au-delà des frontières des autorités compétentes est particulièrement importante pour les voyageurs qui ont besoin d'utiliser des services relevant non pas d'un, mais de plusieurs opérateurs ou autorités. A l'intérieur des États membres, la collaboration entre les autorités peut être assurée par des règles ou des procédures nationales. Lorsque des autorités voisines sont séparées par une frontière nationale, il n'existe aucune autorité compétente pour assurer leur collaboration. Celle-ci peut très souvent s'effectuer selon des accords bilatéraux. Mais lorsque ce n'est pas le cas, une autorité doit être habilitée à présenter des propositions en vue d'étendre ses systèmes intégrés à une seconde autorité, en presumant que ces propositions seront acceptées à moins que la seconde autorité n'ait de bonnes raisons de les rejeter.
- (2349) Lorsqu'il convient que les autorités compétentes protègent les employés pour garantir l'intérêt général lorsque la conclusion d'un contrat de service public risque d'entraîner un changement d'opérateur, elles doivent être habilitées à demander aux opérateurs d'appliquer les dispositions correspondantes de la directive 77/187/CEE du Conseil du

14 février 1977 2001/23/CE, du 12 mars 2001, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au maintien des droits des travailleurs en cas de transferts d'entreprises, d'établissements ou de parties d'entreprises ou d'établissements¹¹.

- (50) Lorsqu'elles appliquent le présent règlement, les autorités compétentes doivent s'assurer que tous les opérateurs respectent totalement les obligations sociales que leur imposent le droit national et le droit communautaire en la matière, et respectent les dispositions de toute convention collective d'application générale. Celles-ci doivent s'appliquer sans discrimination. Il convient également que les autorités compétentes puissent demander aux opérateurs qui se voient attribuer des contrats de service public de respecter d'autres obligations sociales, y compris celles résultant de conventions collectives en vigueur sur le lieu de prestation des services, pour autant que ces obligations soient compatibles avec le droit communautaire.
- (51) Les autorités compétentes peuvent demander à tous les opérateurs fournissant des services sur leur territoire de s'établir dans l'Etat membre dont elles relèvent, sauf disposition contraire du droit communautaire. Les opérateurs doivent se conformer à toutes les exigences de l'Etat membre en matière de licences. Pour éviter toute discrimination, des opérateurs ne devraient pas être exclus des procédures d'adjudication au motif qu'ils ne sont pas encore établis dans l'Etat membre en question ou qu'ils n'ont pas encore obtenu les licences nécessaires.
- (52) Les dispositions du présent règlement doivent autoriser les autorités compétentes à veiller à ce que les petites et moyennes entreprises soient en mesure de conserver des parts de marché dans les services de transport de proximité. A cette fin, il faut notamment restreindre les contrats à une zone géographique raisonnable et appliquer des mesures qui limitent le développement d'un oligopole sur les marchés ouverts à la concurrence régulée.
- (53) Les appels d'offres relatifs à des contrats portant sur des sommes élevées obligent les autorités compétentes à définir et à décrire des systèmes complexes. Elles doivent donc être habilitées, lorsqu'elles attribuent ces contrats, à négocier les détails avec une partie ou avec l'ensemble des opérateurs potentiels après la soumission des offres. Cette pratique ne doit pas être discriminatoire.
- (2454) Il est nécessaire que les procédures établies ~~conformément au~~ au titre du présent règlement soient transparentes et que des procédures de recours contre les décisions prises par les autorités compétentes soient ~~mises en place~~ disponibles. Les autorités devraient également conserver une trace de leurs décisions pendant dix ans, conformément au délai de prescription fixé à l'article 15 du règlement (CE) n° 659/99 du Conseil qui concerne les procédures relatives aux aides d'État¹².
- (2555) Le règlement (CEE) n° 1191/69 dispose que les coûts d'exploitation et les recettes, les frais généraux, les actifs et les créances liés au respect des exigences de service public doivent faire l'objet d'une comptabilité séparée. Cette disposition doit être maintenue, sous une forme modernisée et renforcée, notamment pour que les autorités

¹¹ JO L 82 du 22.3.2001, p. 16. JO L 61 du 5.3.1997; directive modifiée par la directive 98/50/CE (JO L 201 du 7.7.1998, p. 88).

¹² JO L 83 du 27.3.1999, p. 1.

rentabilisent les dépenses engagées et que les montants versés à titre d'indemnisation ne soient pas utilisés pour fausser la concurrence. **Il y a lieu d'accepter qu'un bénéfice raisonnable soit intégré dans les coûts de l'exploitant. Les autorités compétentes doivent être autorisées à exiger des garanties de la part des opérateurs, et ces garanties doivent pouvoir être fournies par des tiers au besoin, à condition que l'opérateur ou le tiers ne détourne pas ainsi les fonds qu'il a reçus d'un organisme public à d'autres fins.**

- (2656) Les paiements compensatoires qui dépassent les coûts nets supportés par un opérateur pour respecter les exigences de service public peuvent être examinés au titre des règles communautaires relatives aux aides d'État. Il convient donc que la Communauté définisse des règles permettant d'établir qu'une indemnisation n'est pas excessive. La conclusion de contrats par voie d'appels d'offres constitue un bon moyen de s'en assurer, pourvu que les résultats de l'adjudication résultent d'un marché équitable et réaliste.
- (2757) Le règlement (CEE) n° 1191/69/CEE exempte les indemnisations accordées conformément à ses dispositions de la procédure de notification des aides visée à l'article 88, paragraphe 3, du Traité; le présent règlement établit de nouvelles dispositions détaillées, tenant compte des circonstances spécifiques du secteur des services de transports publics de voyageurs, ainsi que des exigences modernisées en matière de comptabilité séparée, pour garantir la compatibilité des indemnisations avec les règles communautaires relatives aux aides d'État; il **d'État. Il** met également en place de nouvelles procédures détaillées permettant à la Commission de surveiller ces paiements. Il est donc opportun de continuer d'exempter les indemnisations accordées conformément aux dispositions du présent règlement de la procédure de notification des aides.
- (2858) En vue d'améliorer le fonctionnement du présent règlement à la lumière de l'expérience acquise, la Commission devrait rendre compte des incidences de la législation communautaire et de l'application du présent règlement. **Pour ce faire, il faudra que les Etats membres lui fournissent certaines informations.**
- (2959) Étant donné que les autorités compétentes des États membres et les opérateurs auront besoin de temps pour s'adapter aux dispositions du présent règlement, il conviendrait de prévoir des dispositions en vue d'appliquer des régimes transitoires. **De plus, il doit être prévu un long régime transitoire concernant les services d'autobus existants fournis directement par une autorité ou un opérateur qu'elle contrôle.**
- (60) **Pendant la période de transition, l'application des dispositions du présent règlement par les autorités compétentes s'effectuera vraisemblablement à des moments différents. Il se pourrait donc qu'au cours de cette période, des opérateurs provenant de marchés non encore soumis aux dispositions du présent règlement soumissionnent pour des contrats sur des marchés ouverts plus rapidement à la concurrence régulée. Pour éviter tout déséquilibre dans l'ouverture du marché des transports publics, les autorités compétentes doivent avoir la faculté de refuser les offres soumises par des entreprises exerçant leurs activités sur des marchés dont l'ouverture est prévue mais pas encore effective, à condition qu'il n'y ait pas de discrimination et que la chose ait été décidée préalablement à l'appel d'offres.**

(3061) Du fait des obligations internationales de la Communauté, l'accès aux marchés des transports publics des États membres a été accordé dans certaines circonstances à certains opérateurs de pays tiers; le présent règlement ne limite pas cet accès. **Lorsque les conditions de ces accords autorisent les opérateurs de pays tiers à s'établir dans les États membres, ces opérateurs doivent se conformer aux dispositions légales applicables sur le territoire sur lequel le service sera fourni, y compris les obligations en matière de personnel, de matériel et de gestion d'entreprise. Le présent règlement ne devrait accorder aucun droit supplémentaire aux opérateurs des pays tiers.**

(3462) Le présent règlement remplace le règlement (CEE) n° 1191/69 qui doit donc être abrogé.

(3263) Le règlement (CEE) n° 1107/70 du Conseil, du 4 juin 1970, relatif aux aides accordées dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable¹³ contient une disposition concernant le remboursement de servitudes inhérentes à la notion de service public. Cette disposition qui anticipe expressément l'entrée en vigueur de nouvelles règles communautaires est désormais redondante et doit être supprimée,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I

Champ d'application et définitions

Article premier

Objet et champ d'application

1. **Le présent règlement a pour objet d'améliorer l'efficacité et l'attrait des transports publics de voyageurs dans la Communauté dans le cadre d'une politique de transports intégrée tenue de donner l'exemple de la mobilité durable, et prenant en considération l'urbanisme, le développement régional et l'environnement, et de favoriser la sécurité juridique relative aux interventions des autorités compétentes dans le domaine des transports publics de voyageurs.**
2. Le présent règlement s'applique à l'exploitation nationale et internationale de services de transports publics de voyageurs par chemin de fer, par route et par voie navigable. Il définit les conditions dans lesquelles les autorités compétentes peuvent indemniser les opérateurs de transport des coûts supportés pour respecter les exigences de service public et accorder des droits exclusifs pour l'exploitation de services de transports publics de voyageurs ~~et compte tenu de la poursuite d'objectifs de service public légitimes dans un contexte de concurrence régulée.~~
3. **Le présent règlement ne s'applique pas aux services ferroviaires qui sont essentiellement exploités pour leur intérêt historique et leur fonction récréative.**

¹³ JO L 130 du 15.6.1970, p. 1; règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 543/97 (JO L 84 du 26.3.1997, p. 6).

Article 2
Relations avec le droit des marchés publics

Le présent règlement s'entend sans préjudice des obligations applicables aux autorités compétentes découlant des directives 92/50/CEE, 93/36/CEE, 93/37/CEE et 93/38/CEE.

Lorsque l'une de ces directives rend obligatoire l'organisation d'un appel d'offres pour un contrat de service public, l'article 4 bis, paragraphe 1, l'article 6, ~~paragraphe 1, bis~~, les articles 7, 7 bis, 7 ter, 8 et 12, l'article 13, paragraphes 1 et 2, ~~et~~ l'article 14 et l'article 17, paragraphe 7, du présent règlement ne s'appliquent pas à l'attribution de ce contrat.

Les dispositions du présent règlement s'appliquent intégralement à l'attribution de tous les autres contrats de service public, y compris toutes les concessions de service public.

Article 3
Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par :

- (a) "autorité compétente": tout organe d'État habilité à intervenir dans les marchés de transports publics de voyageurs ou tout autre organe investi d'un tel pouvoir;
- (b) "adjudication directe": adjudication d'un contrat à un opérateur donné au terme d'une procédure à laquelle aucun autre opérateur ne peut participer;
- (c) "droit exclusif": droit permettant à un opérateur d'exploiter certains services de transport de voyageurs sur une ligne, un réseau ou dans une zone donnés, à l'exclusion d'autres opérateurs potentiels;
- (d) ~~"services intégrés": des services ferroviaires et des services d'autobus proposés ensemble, directement par un opérateur dans le cadre d'un seul contrat de service public, par une seule équipe d'employés jouissant du même statut contractuel, faisant l'objet d'un compte d'exploitation unique, et ayant un service d'information, une billetterie et des horaires uniques;~~ **"voies navigables": les rivières, les canaux et les lacs propices au passage des navires;**
- (e) "opérateur": une entreprise de droit public ou privé qui fournit des services de transports publics de voyageurs ou ~~un service faisant~~ **la partie d'un organisme public qui fournit des services de transports publics de voyageurs;**
- (f) "période de récupération": ~~la période de récupération pour un opérateur d'un élément d'actif correspond à la période durant laquelle on estime, en appliquant un taux d'actualisation approprié, que le coût pour l'opérateur de cet~~ **d'un élément d'actif pour un opérateur, compte tenu des risques d'investissement et** net de toute valeur de revente, va dépasser le gain net pour l'opérateur, produit par rapport à l'actif, notamment par les voyageurs et les pouvoirs publics;
- (g) **"personnes à mobilité réduite": tous les voyageurs éprouvant une difficulté particulière en utilisant des transports publics, notamment les personnes âgées, les personnes handicapées, les personnes à la perception sensorielle diminuée et les utilisateurs de chaises roulantes, les femmes enceintes, les personnes accompagnées de petits enfants ou les personnes chargées de bagages lourds ou encombrants;**

- (gh) "transports publics de voyageurs": transports offerts au public de manière continue;
- (i) **"concession de service public": un contrat de service accordant à un opérateur le droit d'exploiter un service particulier, avec le risque économique lié au service en cause. En conséquence:**
- (i) la majeure partie de la rémunération de l'opérateur provient des voyageurs, notamment par la perception de redevances;**
 - (ii) l'opérateur supporte la majeure partie des conséquences financières des variations de tarifs et des fluctuations du nombre de voyageurs;**
 - (iii) lorsque l'autorité fixe des plafonds tarifaires, l'opérateur a toute latitude pour fixer des tarifs inférieurs; et**
 - (iv) lorsque l'autorité fixe des niveaux minimaux de services, l'opérateur a toute latitude pour fournir des niveaux de services supérieurs;**
- (hj) **"contrat de service public":** tout accord juridiquement contraignant conclu entre une autorité compétente et un opérateur en vue de remplir des exigences de service public.

Aux fins du présent règlement, un contrat de service public est également:

- (i) une décision juridiquement contraignante, arrêtée avec le consentement préalable de l'opérateur, par laquelle une autorité compétente confie à l'opérateur la fourniture de services ou
 - (ii) les conditions attachées à une décision, arrêtée par une autorité compétente, visant à confier la fourniture de services à un opérateur faisant partie du même organisme public, **ou à un opérateur sur lequel l'autorité exerce un contrôle identique au contrôle qu'elle exerce sur ses propres services et qui exerce en même temps une partie essentielle de ses activités sur l'ordre de l'autorité;**
- (ik) **"exigence de service public":** une exigence définie par une autorité compétente pour garantir des services de transports publics de voyageurs suffisants;
- (jl) **"valeur":** valeur d'un service ~~de transports publics de voyageurs~~, d'une ligne, d'un contrat, d'un régime d'indemnisation ou d'un marché, **pour les transports publics de voyageurs**, correspondant à la rémunération totale, hors TVA, du ou des opérateurs, y compris l'indemnisation financière versée par les pouvoirs publics et les recettes provenant de la vente des titres de transport qui ne sont pas distribuées à l'autorité compétente en question.

CHAPITRE II

Garantie de qualité des transports publics de voyageurs

Article 4

Devoirs des autorités compétentes

1. — En appliquant le présent règlement, les autorités compétentes ~~garantissent~~ **visent à garantir** la fourniture de services de transports publics de voyageurs suffisants ~~et d'un~~

~~niveau de qualité et de disponibilité élevé~~ **axés sur les consommateurs, de grande qualité à des tarifs abordables, garants d'intégration, de continuité et de sécurité et couvrant l'ensemble des besoins sociaux**, en concluant des contrats de service public conformément au chapitre III ou en définissant des ~~critères minimaux~~ **règles générales** applicables à l'exploitation des transports publics, conformément au chapitre IV.

Article 4 bis
Critères

21. Pour l'évaluation des services de transports publics, la définition des critères de sélection et d'adjudication et l'attribution des contrats de services publics, les autorités compétentes prennent au moins en considération les critères suivants:
- a) **la qualité globale du service fourni aux consommateurs et les facteurs spécifiques** relatifs à la protection de consommateurs y compris l'accessibilité des services sur le plan de la fréquence, de la vitesse, de la ponctualité, de la fiabilité, de l'étendue **et de la capacité** du réseau et des informations fournies sur le service;
 - b) le niveau des tarifs appliqués aux différents groupes d'usagers **et fixés par l'autorité ou par l'opérateur** et la transparence de ces tarifs;
 - c) l'intégration entre les différents services de transport, y compris l'intégration en matière d'information, de billetterie, d'horaires, de droits des consommateurs et d'utilisation des points de correspondance, **et y compris l'intégration entre les différents opérateurs et avec les services relevant d'autorités voisines;**
 - d) l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite;
 - e) les facteurs environnementaux, y compris **l'utilisation rationnelle de l'énergie** ~~et les normes locales, nationales et internationales, relatifs aux émissions~~ **notamment concernant l'émission** des polluants de l'air, du bruit et des gaz liés au réchauffement du planète;
 - f) **les spécifications et l'état des véhicules, des navires et du matériel roulant, l'infrastructure, ainsi que les autres éléments d'actif qui seront utilisés pour fournir le service, et les dispositions prises pour l'entretien et le renouvellement de ces éléments d'actif;**
 - fg) le développement équilibré des régions, **y compris l'interconnexion entre les systèmes de transport locaux, régionaux et de longue distance;**
 - gh) les besoins en matière de transport des personnes habitant les zones les moins peuplées;
 - i) **les besoins en matière de transport des personnes habitant les régions frontalières, y compris l'intégration de part et d'autre des frontières en matière d'information, d'horaires, de billetterie et de services en général;**
 - hj) **la sécurité** et la santé et la sécurité **du personnel et** des voyageurs;

- ik) les qualifications du personnel et la formation interne fournie par les opérateurs;
 - l) les conditions tarifaires et autres conditions de travail et de droit social qui sont en vigueur dans l'État membre, la région ou la localité dans laquelle les services seront fournis, y compris toute condition particulière que l'autorité elle-même a décidé d'appliquer;
 - j)m) la manière dont les réclamations sont traitées et les litiges entre voyageurs et opérateurs réglés, ainsi que les indemnisations prévues en cas de défaillance du service; et
 - n) le coût lié à la fourniture des services.
2. Aux fins du paragraphe 1, lettre i), les autorités compétentes responsables des services de transport de voyageurs locaux et régionaux, des services d'information ou des systèmes de billetterie d'un côté d'une frontière nationale peuvent proposer d'étendre ces services et systèmes à des zones situées de l'autre côté de la frontière.

Les autorités compétentes recevant de telles propositions les examinent et, si elles les rejettent, elles en informent la Commission.

Article 4 ter Information des voyageurs

3. — Les opérateurs de services de transports publics de voyageurs mettent à la disposition de ceux qui en font la demande, sous une forme accessible et dans un délai raisonnable, des informations exhaustives et à jour sur ~~les horaires et les tarifs des services, ainsi que sur leur accessibilité pour les différentes catégories de~~ l'accessibilité des services pour les personnes à mobilité réduite ainsi que sur leurs horaires et leurs tarifs. La seule redevance qu'ils imposent sert à couvrir le coût administratif marginal lié à la fourniture des informations.

CHAPITRE III

Contrats de service public

Article 5 *Utilisation obligatoire de contrats de service public*

Un contrat de service public est conclu pour le versement de toute indemnisation financière des dépenses engagées pour satisfaire aux exigences de service public, y compris les indemnisations sous forme d'utilisation des éléments d'actif à des taux inférieurs à ceux du marché, sauf s'il s'agit d'indemniser les coûts liés au respect des règles générales applicables à l'exploitation des transports publics de voyageurs, conformément aux dispositions de l'article 10.

Un contrat de service public est également conclu pour l'octroi de tous les droits exclusifs.

Article 6
Attribution de contrats de service public

Les contrats de service public **qui doivent être** attribués au titre ~~du présent règlement~~ **des dispositions de l'article 5** respectent les exigences suivantes:

- a) Les contrats sont attribués par voie d'appels d'offres, **conformément aux dispositions de l'article 12,** sauf dans les cas visés aux articles 7, **7 ter** et 8.
- b) Les contrats disposent que l'opérateur prend en charge au moins les coûts afférents à la fourniture des services visés dans le contrat de service public. Ces coûts comprennent notamment les coûts de personnel, d'énergie, de maintenance et de réparation des véhicules et du matériel roulant.
- c) La durée des contrats est limitée et ne dépasse pas ~~cinq~~ **huit ans pour les services d'autobus et quinze ans pour les services de transport par chemin de fer et par voie navigable.** Cependant la durée du contrat peut tenir compte de la période de récupération ~~lorsque si~~ :
 - i) le contrat dispose que l'opérateur fournit le matériel ~~ferroviaire~~ roulant **pour le chemin de fer lourd, le métro léger ou le métro,** d'autres véhicules particulièrement modernes sur le plan technique, **des navires** ou l'infrastructure à condition que ces éléments d'actif soient liés à certains services de transports situés dans des zones géographiques données, et que
 - ii) la période de récupération de ces éléments d'actif pour l'opérateur dépasse ~~cinq ans~~ **la durée du contrat qui est autorisée dans les autres cas en vertu des dispositions du présent paragraphe.**

Dans ce cas, ~~le~~ **la durée du** contrat tient compte de l'importance économique relative de la valeur des éléments d'actif en question par rapport à la valeur estimée totale des services couverts par le contrat.

Les services faisant l'objet de contrats peuvent, en même temps, faire l'objet d'une indemnisation financière liée au coût de mise en conformité avec les règles générales conformément au chapitre IV.

Article 6 bis
Teneur des contrats de service public

~~(d)~~**1.** Les contrats **de service public**

- a) **demandent aux opérateurs de fournir aux autorités compétentes les informations nécessaires pour surveiller et évaluer leurs performances ainsi que les performances du réseau de transport dans son ensemble. Ils demandent notamment aux opérateurs de fournir aux autorités compétentes, tous les ans et séparément pour chaque ligne, les informations sur les services fournis, les tarifs pratiqués, le nombre de voyageurs transportés, et les le nombre de plaintes enregistrées, et les éventuels problèmes ou incidents survenus sur le plan de la sécurité. Ces informations sont fournies séparément pour chaque ligne. Des lignes voisines peuvent toutefois être regroupées pour autant que la valeur annuelle totale du groupe soit inférieure à trois millions d'euros;**

- b) contiennent des dispositions visant à garantir l'entretien des biens publics mis à la disposition des opérateurs, y compris les tunnels, les infrastructures ferroviaires, les gares routières et ferroviaires et les points de correspondance, les dépôts, les ateliers, les véhicules, les navires et le matériel roulant. Ils spécifient notamment les obligations de l'opérateur, de l'autorité compétente et des autres instances en ce qui concerne l'entretien de ces biens;
 - c) précisent clairement les sanctions qui seront appliquées en cas de non-respect des exigences fixées dans le contrat, ainsi que le calendrier et la procédure selon lesquels elles sont appliquées. Ces sanctions peuvent inclure la résiliation anticipée du contrat; et
 - d) ne couvrent pas une zone géographique plus grande que celle requise par l'intérêt général, notamment en ce qui concerne la nécessité de fournir des services à des groupes importants de voyageurs dont le trajet effectué sur le réseau de transports publics comporte habituellement plus d'une correspondance.
2. Les contrats peuvent inclure un régime de primes et de sanctions fondé sur les performances de l'opérateur, mesurées à l'aide de données quantitatives, d'enquêtes auprès des consommateurs, d'actions indépendantes de surveillance et d'inspection ou par d'autres moyens. Les contrats peuvent également prévoir des garanties de la part de l'opérateur ou de tiers.
 3. Les contrats peuvent prévoir la possibilité de négocier ou d'imposer des modifications de leur contenu. Néanmoins, si ces changements entraînent une indemnisation financière plus élevée ou de nouveaux droits exclusifs, l'autorité compétente lance une nouvelle procédure d'attribution de contrat conformément aux dispositions du présent règlement, dans le cas où la valeur annuelle totale de l'ensemble de ces modifications dépasse un cinquième de la valeur annuelle des services couverts par le contrat initial.
 4. Le contenu des contrats n'est pas modifié, sauf si les conditions en prévoient l'éventualité.

Article 7

Attribution directe de contrats de service public

1. Les autorités compétentes peuvent décider, au cas par cas et sous réserve des dispositions ~~du paragraphe 3 de l'article 7 bis~~, d'attribuer directement des contrats de service public dans le domaine du chemin de fer lourd, ~~du métro ou du métro léger~~ lorsque des normes de sécurité nationales ou internationales n'ont pas pu être respectées d'une autre manière.
2. Les autorités compétentes peuvent décider, au cas par cas et sous réserve des dispositions de l'article 7 bis, de s'attribuer directement ou d'attribuer directement à un opérateur qu'elles contrôlent des contrats de service public dans le domaine du métro lorsque:

a) la taille ou le caractère exceptionnel du système signifie que l'opérateur en place bénéficierait d'un très net avantage dans une mise en adjudication; ou lorsque

b) cette solution entraîne une utilisation plus efficace des fonds publics ou des éléments d'actif financés au moyen de ressources publiques.

23. Les autorités compétentes peuvent décider, au cas par cas et sous réserve des dispositions ~~du paragraphe 3,~~ **de l'article 7 bis, de s'attribuer directement ou d'attribuer directement à un opérateur qu'elles contrôlent** des contrats de service public dans le domaine ~~du métro ou du métro léger~~ lorsque **cette solution entraîne une utilisation plus efficace des fonds publics ou des éléments d'actif financés au moyen de ressources publiques** ~~toute autre solution entraînerait des coûts supplémentaires pour maintenir la coordination entre l'opérateur et le gestionnaire d'infrastructure et que ces coûts ne seraient pas compensés par un accroissement des bénéfices.~~

~~3. Les autorités compétentes qui souhaitent attribuer un contrat selon les conditions visées aux paragraphes 1 et 2 doivent faire connaître leur décision préliminaire de le faire au moins un an à l'avance et conformément aux dispositions de l'article 13 tout en indiquant les faits et l'analyse sur lesquels elles fondent leur décision préliminaire.~~

~~4. Si, à la date d'entrée en vigueur du présent règlement, un opérateur fournit directement des services intégrés et que les conditions énoncées aux paragraphes 1 et 2 sont réunies, l'autorité compétente peut inclure les services non ferroviaires, dont les autobus, dans le contrat de service public qui sera directement attribué à l'opérateur, à condition que l'État membre concerné donne son accord et en informe la Commission en justifiant sa décision, au moyen notamment d'indicateurs de performance appropriés.~~

~~54.~~ Les autorités compétentes peuvent décider, au cas par cas, d'attribuer directement des contrats de service dont la valeur annuelle moyenne est estimée à moins de 400 000 euros **un million d'euros**. Les autorités compétentes qui incorporent toutes leurs exigences de service public dans un seul contrat de service public peuvent décider d'attribuer directement ce contrat de service public si sa valeur annuelle moyenne est estimée à moins de 800 000 euros **trois millions d'euros**.

~~Aucune exigence concernant une certaine quantité de services ne doit être fractionnée~~
Les autorités compétentes ne fractionnent pas les contrats ou les réseaux afin d'échapper à l'obligation de lancer un appel d'offres.

~~65.~~ Si un opérateur propose une nouvelle initiative destinée à fournir un service là où il n'en existe aucun, l'autorité compétente peut attribuer directement à l'opérateur le droit exclusif de fournir ce service nouveau, sous réserve que le service ne fera pas l'objet d'une indemnisation financière dans le cadre d'un contrat de service public.

Un service ne peut pas faire plus d'une fois l'objet de l'attribution directe d'un contrat de service public dans les conditions établies au premier alinéa.

6. Toute indemnisation financière liée à un contrat attribué directement est conforme aux règles fixées à l'article 16 et à l'annexe I.

Article 7 bis
Clauses de sauvegarde pour les contrats attribués directement

1. Les autorités compétentes qui souhaitent attribuer directement un contrat selon les conditions visées à l'article 7, paragraphes 1, 2 ou 3, doivent faire connaître leur décision préliminaire au moins un an à l'avance et conformément aux dispositions de l'article 13, tout en indiquant les faits et l'analyse sur lesquels se fonde leur décision préliminaire.
2. Dans le cas de contrats à attribuer directement conformément aux dispositions de l'article 7, paragraphes 1, 2 ou 3, d'autres opérateurs potentiels peuvent, dans les six mois qui suivent l'annonce faite en application du paragraphe 1, soumettre à l'autorité compétente, en alternative, une offre défiant les résultats obtenus précédemment par l'opérateur auquel est destinée l'attribution directe, et peuvent proposer d'autres voies pour atteindre les objectifs du nouveau contrat. L'autorité compétente examine ces offres et communique, conformément à l'article 13, les motifs de son accord ou de son refus.
3. Les autorités compétentes assurent l'efficacité des services inclus dans les contrats attribués directement en vertu de l'article 7, paragraphes 1, 2 ou 3.

A cette fin, elles s'emploient notamment à:

- a) analyser, tous les cinq ans au moins, les tendances concernant les coûts unitaires et les taux de fréquentation de ces services par rapport aux performances antérieures de l'opérateur, par rapport aux niveaux de performances dans l'ensemble du secteur et par rapport aux performances enregistrées pour des services comparables offerts par d'autres opérateurs;
- b) évaluer les résultats de l'analyse et décider s'ils justifient la décision d'attribuer directement le contrat sans appel d'offres ou si les performances sont manifestement très insuffisantes;
- c) dans les cas de performances manifestement très insuffisantes, décider des mesures qu'elles-mêmes prendront pour faire améliorer les performances et demander à l'opérateur de faire de même, selon les conditions fixées par le contrat;
- d) effectuer une nouvelle analyse des cas visés au point c) dans les trois années qui suivent l'analyse initiale. Si cette nouvelle analyse ne fait pas apparaître clairement d'amélioration notable des performances, l'autorité met fin au contrat. Elle ne peut attribuer un nouveau contrat pour les services en cause qu'après une procédure d'appel d'offres conformément à l'article 12.
- e) communiquer, conformément à l'article 13, paragraphes 1 et 2,
 - i) les informations visées à l'article 13, paragraphe 1;
 - ii) les résultats des analyses;
 - iii) leur évaluation des résultats;

- iv) leurs propres projets, et ceux de l'opérateur, en vue d'améliorer les performances lorsqu'elles sont nettement insuffisantes.

Article 7 ter
Mesures d'urgence

Une autorité compétente peut prendre des mesures d'urgence pour assurer la fourniture de services satisfaisants de transports publics de voyageurs lorsque:

- a) aucune offre conforme aux exigences spécifiées n'a été soumise en réponse à un appel d'offres;
- b) une décision juridictionnelle ou une décision arrêtée par une instance de recours concernant l'attribution d'un contrat empêche qu'un nouveau contrat soit instauré conformément aux dispositions du présent règlement avant la date d'expiration des accords en vigueur;
- c) le non-respect continu, par un opérateur, des normes fixées dans un contrat de service public entraîne sa résiliation anticipée en application des dispositions du contrat;
- d) un opérateur ne peut satisfaire les conditions d'un contrat de service public pour cause d'insolvabilité ; ou
- e) un opérateur a l'intention d'interrompre la fourniture d'un service qui ne fait pas l'objet d'un contrat de service public.

Les autorités compétentes peuvent demander aux opérateurs de les avertir jusqu'à six mois à l'avance avant d'interrompre la fourniture d'un service de transports publics de voyageurs qu'ils exploitent.

La mesure d'urgence prend la forme d'une attribution directe ou d'un accord d'extension d'un contrat de service public.

L'attribution ou l'extension d'un contrat par mesure d'urgence ne dépasse pas la durée qui est nécessaire à l'autorité compétente pour organiser une nouvelle procédure d'attribution de contrat conformément aux dispositions du présent règlement, et ne dépasse en tout cas pas un an, sauf lorsque la mesure d'urgence découlait du point a) et que la nouvelle procédure d'attribution ne recueille à son tour aucune offre conforme aux exigences spécifiées.

Article 8

Attribution de contrats de service public fondée sur une comparaison de la qualité

1. Une autorité compétente peut attribuer sans appel d'offres un contrat de service public pour un service limité à une ligne et ne recevant aucune indemnisation financière au titre d'un contrat de service public, à condition que, **conformément aux procédures fixées à l'article 12:**

- a) un avis ait été publié invitant à la soumission de propositions; et

- b) l'autorité ait choisi, sur la base de ces propositions, et au moyen d'une comparaison de leur qualité, l'opérateur ou les opérateurs fournissant le meilleur service au public.

2. Un opérateur auquel un contrat a été attribué en vertu de l'article 7, paragraphe 5, ou du paragraphe 1 peut être indemnisé des frais de mise en conformité aux règles générales définies en application de l'article 10 et affectant les services couverts par le contrat. Le montant annuel de cette indemnisation ne peut dépasser un cinquième de la valeur des services couverts par le contrat.

Article 9

*Clauses de sauvegarde **pour les autorités***

1. **Pour assurer une chance de survie à d'autres fournisseurs potentiels des services de transports publics ou pour veiller à ce que l'application de la concurrence régulée n'empêche pas la participation des petites et moyennes entreprises,** une autorité compétente peut demander à l'opérateur sélectionné de sous-traiter à des tiers non apparentés **auxquels ne sont apparentés ni l'autorité compétente ni l'opérateur** une certaine proportion des services couverts par le contrat. Cette obligation de sous-traiter ne doit pas dépasser la moitié de la valeur des services couverts par le contrat. **L'autorité compétente ne désigne pas les sous-traitants.**
2. Une autorité compétente peut décider de ne pas attribuer de contrat de service public à un opérateur si ce dernier **détient déjà ou en viendrait de ce fait à détenir** plus d'un quart du marché considéré de services de transports publics de voyageurs. **Les États membres peuvent notamment disposer, à cette fin, que:**
 - a) **pour les services de métro léger et de métro, les services par voie navigable et les services locaux et régionaux d'autobus, le marché considéré est le marché régional pour les transports publics de voyageurs; et**
 - b) **pour les services de chemin de fer lourds et les services d'autobus à plus longue distance, le marché considéré est le marché national pour ce mode de transports publics de voyageurs.**

Le présent paragraphe s'applique sans préjudice du droit des autorités compétentes de décider d'attribuer à un opérateur unique des contrats pour l'ensemble du territoire dont elles sont responsables, sous réserve des dispositions de l'article 6 bis, paragraphe 1, lettre d).

Le présent paragraphe s'applique sans préjudice des procédures et décisions arrêtées par les autorités de la Communauté et des États membres en matière de concurrence.

3. ~~Lorsqu'un contrat de service public comprend un droit exclusif, l'~~ **Une** autorité compétente peut demander à l'opérateur sélectionné d'offrir au personnel préalablement engagé pour fournir les services les droits dont il aurait bénéficié s'il y avait eu un transfert au sens de la directive ~~77/187/CEE~~ **2001/23/CE**. L'autorité recense le personnel et donne des précisions sur ses droits contractuels.
4. Les autorités compétentes peuvent demander à l'opérateur sélectionné de s'établir dans l'État membre en question, sauf lorsque la législation communautaire adoptée

conformément à l'article 71 du Traité établit la liberté de fournir des services. Les autorités compétentes qui attribuent des contrats de service public ne peuvent cependant pas opérer de discrimination à l'encontre des opérateurs potentiels établis dans d'autres États membres au motif qu'ils ne sont pas encore établis dans l'État membre en question ou qu'ils ne sont pas encore en possession de la licence les autorisant à exploiter les services. **Les autorités compétentes peuvent demander aux opérateurs potentiels de solliciter une licence et de se conformer à toute autre demande raisonnable afin d'apporter la preuve qu'ils sont en mesure d'obtenir les licences requises. Les autorités compétentes doivent prévoir un temps suffisant entre l'attribution du contrat et la date du début du service en sorte que l'opérateur sélectionné puisse s'établir et obtenir les licences nécessaires.**

5. Lorsque les autorités compétentes appliquent une des conditions visées aux paragraphes 1 à 4, elles fournissent aux opérateurs potentiels tous les renseignements utiles lors de l'ouverture de la procédure d'attribution du contrat de service public.

CHAPITRE IV

Critères minimaux Règles générales applicables à l'exploitation des transports publics de voyageurs

Article 10

1. ~~Sans préjudice des contrats de service public conclus conformément aux dispositions du chapitre III, les~~ **Les** autorités compétentes peuvent définir des règles générales ou des critères minimaux devant être respectés par tous les opérateurs. Ces règles ~~ou critères~~ sont appliqués sans discrimination à tous les services de transport similaires situés dans la zone géographique dont elles sont responsables.
2. **Les règles générales peuvent inclure:**
 - a) **des obligations, pour les opérateurs, d'utiliser des véhicules, des navires, du matériel roulant ou des infrastructures qui respectent des niveaux déterminés sur le plan de la qualité, des incidences sur l'environnement, de l'accessibilité ou de l'aspect extérieur;**
 - b) **des obligations, pour les opérateurs, de participer à des systèmes intégrés de billetterie, d'horaires ou d'information; ou**
 - c) **des restrictions, appliquées sans discrimination entre les opérateurs, relatives au nombre total de véhicules utilisant un tronçon routier particulier, pour des motifs liés à la sécurité publique ou à la protection de l'environnement.**
3. **Les règles générales peuvent fixer des obligations tarifaires, établissant des plafonds pour une partie ou pour l'ensemble des voyages.**
4. Le coût de mise en conformité avec ~~ces règles ou critères minimaux~~ **les règles générales** peut être compensé, **en étant calculé conformément aux dispositions de l'article 16 et de l'annexe I,** à condition que:
 - a) ~~une règle ou un critère qui limite les tarifs ne le fasse que pour une certaine catégorie de passagers;~~

- b) ~~le montant annuel de l'indemnisation versée à l'opérateur pour avoir respecté les règles générales ou les critères minimaux dans la zone couverte par la règle ou le critère en question ne dépasse pas un cinquième de la valeur des services fournis par l'opérateur dans cette zone; et~~
- e) l'indemnisation puisse être obtenue de manière non discriminatoire par tous les opérateurs;

et

- b) **que la règle générale en cause porte sur les niveaux de qualité et de fiabilité des services qu'elle concerne, et sur les sanctions appropriées qui seront imposées aux opérateurs non respectueux de ces niveaux.**

CHAPITRE V

Questions procédurales

Article 11

Notification

L'indemnisation versée conformément au présent règlement est exemptée de la procédure de notification prévue à l'article 88, paragraphe 3, du Traité.

Article 12

Procédures d'adjudication

1. La procédure adoptée pour l'appel d'offres ou pour comparer la qualité est équitable, ouverte et non discriminatoire.
2. La procédure inclut la publication conformément à l'article 13.
3. En cas d'appel d'offres, la procédure comprend:
 - a) des critères de sélection tenant compte des critères énoncés à l'article 4, ~~paragraphe 2,~~ **4 bis, paragraphe 1**, qui définissent les exigences minimales de l'autorité;
 - b) des critères d'adjudication tenant compte des critères énoncés à l'article 4, ~~paragraphe 2,~~ **4 bis, paragraphe 1**, qui définissent les éléments sur lesquels l'autorité se fonde pour faire son choix parmi les offres qui remplissent les critères de sélection; et
 - c) des spécifications techniques définissant les exigences de service public couvertes par le contrat et indiquant les éléments d'actif mis à la disposition du soumissionnaire choisi et les conditions correspondantes.

Il doit y avoir un délai d'au moins cinquante-deux jours entre la publication de l'appel d'offres et la date limite de réception des offres.

4. Les autorités compétentes incluent dans les informations qu'elles fournissent aux opérateurs potentiels les informations dont elles disposent, dans le cadre des contrats

de service public, sur les services fournis par les opérateurs, les tarifs pratiqués et le nombre de passagers transportés au cours des cinq dernières années.

5. Les autorités compétentes demandent aux opérateurs potentiels de décrire de quelle manière ils projettent de fournir les services mis en adjudication, notamment sur le plan du déploiement du personnel et des éléments d'actif.
6. Dans le cas des appels d'offres portant sur des contrats d'une valeur annuelle estimée à plus de trois millions d'euros, les autorités compétentes peuvent négocier avec les opérateurs potentiels les offres qu'ils ont présentées. Les autorités n'ont pas le droit d'accepter, à l'issue des négociations postérieures à l'appel d'offres, une offre qui, au regard des critères d'attribution visés au paragraphe 3, lettre b), est moins favorable qu'une offre présentée par un autre opérateur et conforme aux critères de sélection visés au paragraphe 3, lettre a).

Article 13
Transparence

1. Les appels d'offres, les appels de propositions selon les procédures de comparaison de la qualité, les informations concernant les nouvelles règles générales et les versements des indemnisation correspondantes, les décisions préliminaires en vue d'attribuer directement des contrats conformément à l'article 7 bis, paragraphe 1, et les autres les décisions et les avis arrêtés conformément au présent règlement font l'objet d'une publication appropriée mentionnant, dans le cas des décisions préliminaires et des décisions, les raisons sur lesquelles elles se fondent.
2. Les autorités compétentes envoient à l'Office des publications officielles des Communautés européennes, par les voies les mieux adaptées, les avis et les décisions portant sur les contrats de service public et les régimes d'indemnisation dont la valeur annuelle est estimée respectivement à ~~400 000 euros~~ **un million d'euros** ou plus, ~~ou et à 800 000 euros~~ **trois millions d'euros** ou plus pour qu'ils soient publiés au *Journal officiel des Communautés européennes*.

La valeur la plus élevée visée au premier alinéa s'applique si l'autorité compétente a incorporé toutes les exigences de service public dans un seul contrat de service public.

3. Les autorités compétentes communiquent sur demande:
 - a) les conditions des contrats de service public qu'elles ont attribués y compris, pour les contrats attribués directement, le mode de calcul de l'indemnisation conformément à l'article 16 et à l'annexe I;
 - b) les conditions des règles générales qu'elles ont définies pour l'exploitation des transports publics y compris le détail des obligations tarifaires et la méthode utilisée pour déterminer le taux d'indemnisation; et
 - c) les informations qu'elles détiennent, dans le cadre des contrats de service public, sur les services fournis par les opérateurs, les tarifs pratiqués, ~~et~~ le nombre de passagers transportés et l'évolution générale de la qualité du service.
4. Les autorités compétentes conservent pendant au moins dix ans le dossier de chaque procédure d'attribution de contrat de service public, de manière à pouvoir justifier

leurs décisions ultérieurement. Elles mettent à la disposition des parties intéressées qui en font la demande des résumés de ces dossiers.

5. Les États membres communiquent à la Commission, avant la fin du mois de ~~mars~~ **juin** de chaque année **paire**:
 - a) un résumé, **pour les deux années civiles précédentes**, du nombre, de la valeur estimée et de la durée des contrats de service public que les autorités compétentes ont attribués ~~l'année précédente~~, en distinguant les services par chemin de fer, par autobus et par voie navigable ainsi que les contrats donnés à la suite d'un appel d'offres, d'une procédure de comparaison de la qualité ou par attribution directe; ~~et~~
 - b) un résumé de l'étendue et du contenu des règles générales ~~ou critères minimaux~~ qui étaient en vigueur ~~l'année précédente~~ **les deux années civiles précédentes** et pour ~~lesquels~~ **lesquelles** des indemnisations ont été fournies, précisant le montant de l'indemnisation; ~~et~~
 - c) **les conclusions des analyses de performances effectuées en application des dispositions de l'article 7 bis, paragraphe 3, au cours des deux années précédentes.**
6. **Aux fins de l'analyse et de l'examen de la politique générale, et notamment du rapport visé à l'article 19, paragraphe 2, le résumé visé au paragraphe 5, point a), fournit des informations détaillées concernant:**
 - a) **les niveaux de fréquentation;**
 - b) **le degré de satisfaction de la clientèle;**
 - c) **le nombre d'employés et l'évolution des schémas de travail et des conditions d'emploi; et**
 - d) **les coûts liés à la fourniture des services, en établissant une distinction entre:**
 - i) **l'indemnisation financière offerte en vertu du présent règlement, y compris l'indemnisation liée à la mise en conformité avec les règles générales; et**
 - ii) **tout autre investissement public ou privé pertinent, y compris les investissements dans l'infrastructure, les véhicules, les navires et le matériel roulant, non couvert en vertu du présent règlement.**

Article 14
Procédures de recours

1. Les États membres garantissent aux opérateurs et aux autres parties intéressées le droit d'intenter un recours auprès d'un organisme public **ou juridictionnel** des décisions et des décisions préliminaires prises par les autorités compétentes au titre du présent règlement.

- ~~2.~~ Cet organisme **L'organisme visé au paragraphe 1** est indépendant, sur le plan de son organisation, de son financement, de sa structure juridique et de ses procédures décisionnelles, des autorités compétentes concernées et des opérateurs impliqués et est habilité à demander toute information utile à toute partie concernée, à prendre des décisions contraignantes et à accorder des dédommagements.
3. Les instances de recours sont tenues d'examiner les réclamations et de prendre les mesures qui s'imposent pour remédier à la situation dans un délai maximal de deux mois à compter de la réception de toutes les informations. **Lorsque cet organisme n'est pas juridictionnel, ses décisions sont soumises à un contrôle juridictionnel.**
4. Nonobstant les dispositions visées au paragraphe 5, les décisions des instances de recours sont contraignantes pour toutes les parties concernées par ces décisions. **Les dispositions relatives à l'application de la procédure de recours sont déterminées par les États membres.**
5. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour garantir que les décisions arrêtées par les instances de recours soient soumises à un contrôle juridictionnel. **En ce qui concerne les services transfrontières, les autorités concernées conviennent de l'instance de recours qui sera compétente.**

Article 15

Dispositions comptables

1. Les services soumis à des contrats de service public conclus avec une autorité compétente particulière sont considérés comme une activité séparée du point de vue comptable et exploités en tant que division comptable séparée, distincte des autres activités menées par l'entreprise, que ces activités aient ou non un rapport avec le transport de voyageurs.
- 2 Les contrats individuels attribués directement au titre de l'article 7, paragraphes 1, 2 ou 3, et les contrats d'une valeur annuelle supérieure à trois millions d'euros sont exploités en tant que division comptable séparée.**
- ~~23.~~ Chaque division comptable satisfait aux conditions suivantes:
- a) les comptes d'exploitation sont séparés;
 - b) les pourcentages de frais généraux, d'actifs et de créances afférents à chaque activité sont imputés suivant leur utilisation effective;
 - c) les principes de comptabilisation des coûts sur lesquels repose la tenue des comptes séparés sont clairement définis;
 - d) pour chaque activité, les dépenses sont compensées par **les le total des** revenus d'exploitation des services concernés et par les sommes versées par les pouvoirs publics à titre d'indemnisation du coût lié au respect des exigences de service public en question, sans possibilité de transfert **depuis une autre activité ou** à une autre activité. **L'opérateur peut tirer un bénéfice raisonnable de cette indemnisation.**

34. Les opérateurs percevant une indemnisation liée au respect des ~~critères minimaux~~ **règles générales** applicables à l'exploitation des transports publics visés à l'article 10 indiquent séparément, dans leur comptabilité, les coûts imputables au respect de la règle générale ou du critère en question, les revenus supplémentaires apportés par la conformité à la règle ~~ou au critère~~ et l'indemnisation versée. L'indemnisation versée et les revenus supplémentaires perçus compensent les coûts supportés, sans possibilité de transfert **depuis une activité ou** à une activité non soumise à la règle ~~ou au critère~~ en question. **L'opérateur peut tirer un bénéfice raisonnable de cette indemnisation.**

5. **Les opérateurs de services pour lesquels le contrat a été attribué directement en vertu de l'article 7, paragraphes 1, 2 ou 3, ou de l'article 17, paragraphe 3, rendent publics leur comptes sous une forme permettant de vérifier qu'ils respectent les dispositions du présent article, de l'article 7 bis, paragraphes 1 et 3, de l'article 8, paragraphe 2 et de l'article 16.**

CHAPITRE VI

Dispositions finales

Article 16

Indemnisation

Sauf dans le cas des contrats de service public attribués par voie d'appel d'offres, les autorités compétentes ne versent en aucun cas d'indemnisation plus élevée ni n'appliquent de procédures moins strictes que ce que prévoient les règles contenues dans l'annexe I.

Article 17

Mesures transitoires

1. ~~Les États membres prennent les mesures nécessaires pour garantir que les régimes, les contrats ou les accords établis en dehors des modalités du présent règlement ne sont plus valables dans les trois ans suivant l'entrée en vigueur du règlement.~~
2. ~~Lorsque, à la date d'entrée en vigueur du présent règlement, un opérateur est tenu, aux termes d'un contrat de service public, d'investir dans l'infrastructure ferroviaire et que la période de récupération de cet investissement va se prolonger au delà de trois ans, l'autorité compétente peut prolonger de trois ans au maximum la période transitoire de trois ans visée au paragraphe 1, compte tenu de cette période de récupération et de l'importance économique relative des éléments d'actif en question par rapport à la valeur totale estimée des services couverts par le contrat.~~
1. **Les contrats de service public attribués avant l'entrée en vigueur du présent règlement, selon une procédure compatible avec les directives 92/50/CEE, 93/36/CEE, 93/37/CEE ou 93/38/CEE, ou selon toute autre procédure d'appel d'offres équitable, peuvent se poursuivre jusqu'à l'échéance prévue dans le contrat, pour autant qu'il s'agisse d'une durée limitée et raisonnable.**
2. **Une autorité compétente qui fournissait un service d'autobus elle-même, ou par l'intermédiaire d'un opérateur qu'elle contrôle, avant l'entrée en vigueur du présent règlement, peut continuer à fournir ce service sans recourir à une procédure d'adjudication ouverte pendant les huit années suivant l'entrée en vigueur du présent règlement.**

3. À titre exceptionnel, sans préjudice de l'obligation de conclure un contrat prévue à l'article 5 ni des règles relatives à la durée des contrats fixées à l'article 6, lettre c), et sous réserve de l'accord préalable de la Commission, les autorités compétentes peuvent prolonger la durée mentionnée au paragraphe 2, pour autant que:

(a) elles appliquent l'article 7 bis;

(b) le contrat n'accorde pas de droit exclusif;

(c) toute compensation d'obligations tarifaires soit conforme à l'article 10.

4. Sans préjudice des paragraphes 1, 2 et 3, chaque autorité compétente veille à ce que:

a) la moitié au moins de ses contrats de service public, en valeur, soit attribuée conformément au présent règlement dans un délai de quatre ans à dater de l'entrée en vigueur du règlement; et

b) la totalité de ses contrats de service public soit attribuée dans un délai de huit ans.

Lorsqu'elles appliquent les dispositions et calculent les proportions visées au premier paragraphe 2, les autorités compétentes ne tiennent pas compte des contrats de service public qui ont été attribués directement après le 1^{er} février 2001 conformément aux dispositions de l'article 7, paragraphes 1, 2, 3 et 54, ni des contrats soumis aux dispositions des paragraphes 1, 2 et 3.

5. Les États membres et les autorités compétentes prennent les mesures nécessaires pour garantir que les régimes, les contrats ou les accords établis en dehors des modalités du présent règlement, autres que ceux visés au paragraphe 1, ne sont plus valables dans un délai permettant aux autorités compétentes de se conformer aux dispositions des paragraphes 2 et 4.

36. Jusqu'à leur date d'expiration, les régimes, contrats et accords visés aux paragraphes 1 et 2 au paragraphe 4 sont individuellement soumis aux dispositions du règlement (CEE) n° 1191/69 qui leur étaient applicables jusqu'à l'entrée en vigueur du présent règlement.

7. Les autorités compétentes peuvent, durant les périodes de transition visées au paragraphe 4, exclure de la participation aux procédures d'attribution de contrats les opérateurs qui bénéficient de droits exclusifs ou d'une indemnisation financière pour l'exploitation de services de transports publics, attribués en dehors des modalités du présent règlement.

Lorsque les autorités compétentes appliquent le premier alinéa, elles le font sans discrimination, elles excluent tous les opérateurs potentiels répondant à cette condition, et elles informent les opérateurs potentiels de leur décision au début de la procédure d'attribution des contrats de service publics.

Elles informent la Commission de leur intention d'appliquer cette disposition deux mois au moins avant la publication de l'appel d'offres ou de l'appel de propositions dans le cadre de la procédure de comparaison de la qualité.

Les opérateurs sont exemptés des dispositions du premier alinéa s'ils peuvent apporter la preuve que la valeur des services de transports publics qu'ils exploitent conformément au présent règlement est supérieure à la valeur des services qui font l'objet de droits exclusifs ou d'une indemnisation financière attribués en dehors des modalités du présent règlement.

Article 18

Opérateurs de pays tiers

Aux fins du présent règlement et sans préjudice de l'article 9, paragraphe 4, les opérateurs ~~des pays énumérés dans l'annexe II~~ **de pays tiers qui sont parties à des accords avec la Communauté accordant aux opérateurs de ces pays le droit de s'établir dans les États membres** sont traités comme des entreprises communautaires, ~~conformément aux modalités et aux conditions de l'accord conclu entre la Communauté et chacun de ces pays. La Commission actualise cette annexe en fonction de l'évolution des obligations internationales de la Communauté en publiant un avis au Journal officiel des Communautés européennes (série L).~~

Article 19

Surveillance par la Commission

1. Les États membres consultent la Commission sur toute disposition législative, réglementaire ou administrative nécessaire à ~~la mise en œuvre~~ **l'application** du présent règlement.
2. La Commission prépare, dans les cinq ans à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement, un rapport sur l'application du règlement dans les États membres et sur les incidences **quantitatives et qualitatives** pour les voyageurs, **le personnel, les autorités publiques et les communautés qu'elles desservent**, et propose, le cas échéant, des modifications du règlement. Le rapport comprend un examen du fonctionnement des exemptions prévues à l'article 7.

Article 20

Abrogation et modification

1. Le règlement (CEE) n° 1191/69 est abrogé.
2. Le paragraphe 2 de l'article 3 du règlement (CEE) n° 1107/70 est supprimé.

Article 21
Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le Président

Par le Conseil
Le Président

ANNEXE I

Règles applicables à l'indemnisation en l'absence d'appel d'offres

1. ~~Lorsqu'une autorité compétente indemnise un opérateur parce qu'il remplit une exigence de service public conformément au présent règlement et que l'indemnisation n'est pas liée à un contrat de service public attribué par appel d'offres, le montant de l'indemnisation n'est pas supérieur à l'effet financier net dû au respect de l'exigence de service public, calculé conformément aux règles visées dans la présente annexe.~~
2. ~~L'effet financier net correspond à la somme des incidences du respect de l'exigence de service public:~~
 - (i) ~~sur les dépenses de l'opérateur (coûts évités diminués des dépenses supplémentaires engagées) et~~
 - (ii) ~~sur les recettes de l'opérateur (recettes supplémentaires diminuées des recettes renoncées).~~
3. ~~L'effet financier net est déterminé en tenant compte des incidences du respect de l'exigence de service public sur l'ensemble des activités de l'opérateur.~~
4. ~~L'effet financier net est calculé en comparant la situation où l'exigence de service public est remplie, avec la situation qui aurait existé si l'exigence n'avait pas été remplie et si les services concernés par l'exigence avaient été exploités aux conditions du marché.~~
5. ~~Il conviendrait de donner une estimation des tarifs, du nombre de voyageurs et des coûts dans le cas de figure où l'exigence n'aurait pas été remplie (cas de référence).~~
6. ~~Le cas de référence peut être calculé d'une des manières suivantes:~~
 - (i) ~~en utilisant les données existant avant que l'opérateur commence à remplir l'exigence de service public, pour autant que les circonstances n'aient pas changé au point de ne plus fournir une référence fiable en matière de tarifs, de nombre de voyageurs et de coûts; ou~~
 - (ii) ~~en établissant une comparaison avec des données disponibles sur des services comparables exploités aux conditions du marché; ou~~
 - (iii) ~~en estimant les coûts des services et la demande.~~

~~Le calcul du cas de référence devrait tenir dûment compte de l'évolution du marché des transports correspondant.~~
7. ~~Le calcul de l'effet financier sur les recettes tient compte, notamment, de la modification des tarifs et du nombre de voyageurs. Le calcul tient compte de l'effet que le respect de l'exigence de service public et la modification de la qualité, de la quantité et du prix des services fournis ont sur la demande de services de transports. Cette évaluation ne se limite pas à l'impact sur le segment du réseau directement concerné par l'exigence mais englobe également les effets sur les autres parties du réseau.~~

~~8. Le calcul des effets financiers sur les coûts liés au respect d'une exigence de service public est analogue au calcul des effets sur les recettes. Lorsque l'exigence couvre uniquement quelques uns des services fournis par l'opérateur, les coûts communs tels que les frais généraux sont répartis entre ces services et les autres en fonction de la valeur de chaque groupe de services.~~

~~9. Les coûts résultant du respect d'exigences de service public sont calculés sur la base d'une gestion efficace de l'opérateur et de la fourniture de services de transport d'un niveau de qualité suffisant.~~

~~Le montant de l'indemnisation est fixé à l'avance pour la durée du contrat ou du régime d'indemnisation, sauf dans le cas d'un ajustement du montant de l'indemnisation pouvant être fixé par le contrat ou le régime en fonction de certains facteurs prédéfinis. Le montant de l'indemnisation est dans tous les cas fixé pour au moins un an.~~

~~L'indemnisation liée au respect des exigences de service public ne peut être octroyée que si l'opérateur en question, s'il considérait ses propres intérêts commerciaux, ne remplirait pas l'exigence en l'absence de cette indemnisation ou s'il ne la remplirait pas dans la même mesure ou dans les mêmes conditions.~~

1. Les règles fixées dans la présente annexe s'appliquent à toute indemnisation financière accordée à un opérateur parce qu'il remplit des exigences de service public conformément au présent règlement, autres que celles accordées à la suite d'une mise en adjudication. Cela inclut l'indemnisation versée pour la mise en conformité avec les règles générales conformément à l'article 10. Les règles ne s'appliquent pas aux exemptions d'une partie ou de l'ensemble de l'effet financier d'un droit d'accises sur les carburants.

2. Le montant de l'indemnisation ne dépasse pas la différence entre le supplément de coût pour l'opérateur du fait qu'il fournit le service, et le supplément de recettes que lui procure ce service, compte tenu de l'ensemble des activités de l'opérateur, y compris les services rentables couverts par les exigences de service public.

3. Les éléments suivants peuvent être inclus dans le calcul du supplément de coût pour l'opérateur:

i) les coûts directs supplémentaires liés au respect de l'exigence de service public;

ii) une part proportionnée des frais généraux, de l'actif et du passif que l'opérateur utilise pour fournir le service;

iii) un bénéfice raisonnable;

iv) la perte de recettes due à l'application de l'exigence de service public.

4. Les éléments suivants sont inclus dans le calcul du supplément de recettes gagné par l'opérateur:

- i) les recettes supplémentaires que procurent à l'opérateur la vente des billets et les autres activités directement liées au service, telles que la publicité et la vente de rafraîchissements à bord;
 - ii) les coûts évités grâce à la fourniture du service.
5. Dans le cas d'une indemnisation liée aux obligations tarifaires fixées conformément à l'article 10, paragraphe 3, qui portent sur la plupart ou sur l'ensemble des voyages, l'indemnisation est versée à un taux identique par voyage à tous les opérateurs des services de nature similaire. Ce taux est fondé sur une estimation de l'effet financier moyen des obligations sur tous les opérateurs qui y sont soumis.
6. Les coûts résultant du respect des exigences de service public sont calculés en se fondant sur une gestion efficace de l'opérateur et sur une prestation de qualité satisfaisante des services de transport.
- Le montant de l'indemnisation est fixé à l'avance pour la durée du contrat ou du régime d'indemnisation. Les contrats et régimes peuvent toutefois inclure des procédures d'ajustement du montant de l'indemnisation en fonction de certains facteurs prédéfinis. Le montant de l'indemnisation est dans tous les cas fixé pour au moins un an.
- L'indemnisation liée au respect des exigences de service public ne peut être octroyée que si l'opérateur en question, s'il considérait ses propres intérêts commerciaux, ne remplirait pas l'exigence en l'absence de cette indemnisation ou s'il ne la remplirait pas dans la même mesure ou dans les mêmes conditions.

ANNEXE II

**~~Pays dont les opérateurs doivent être traités comme des entreprises communautaires
aux fins du présent règlement, conformément à l'article 18~~**

~~Bulgarie, République tchèque, Estonie, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Pologne, Roumanie,
Slovaquie, Slovénie.~~